



TOURING CLUB ARGENTINO
REVISTA MENSUAL

AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida

SUMARIO

Ante el nuevo deber. — La visita al Presidente de la Nación. — Preparación científica del hormigón. — El salón del automóvil: Una brillante exposición industrial. — Un estudio interesante: los problemas fundamentales del camino. — Consorcios camineros: su propagación en la República. — Progresos de la radiotelefonía: una prueba interesante. — La teoría del velocímetro para la fabricación. — La vialidad en Misiones: constitución de una comisión en Villa Guenée. — La vialidad en la Provincia de Buenos Aires. — Caminos interprovinciales entre Tucumán y Catamarca. — Mejora de caminos en Formosa. — T. C. A. (administración).

ANTE EL NUEVO DEBER

La Comisión Directiva del Touring Club Argentino, recientemente renovada, tiene una nueva e importante tarea que realizar en el período de realizaciones concretas que ha comenzado para la Institución.

Cumplido en la primera etapa el propósito cardinal del Touring Club Argentino, que era el de preparar el ambiente público para la celebración de un Congreso Nacional de Vialidad que acumulara toda la documentación necesaria para la redacción de una ley general de caminos, principia otra etapa, igualmente ardua y no menos fecunda que la anterior: la jornada de la realización de los votos de aquel Congreso, o sea, la pronta sanción de la ley y su ejecución.

La magnitud del propósito perseguido bien vale cuanto esfuerzo se desarrolle por conseguirlo. Obtener la promulgación de una ley fundamental para el progreso económico del país es asunto de tanta trascendencia, que difícilmente podríamos encontrar en la hora actual una cuestión más importante que ésta. La solución de los pro-

blemas que se relacionan con la economía nacional de un modo directo, es el deber de nuestra generación, la tarea más apremiante del momento.

Si ambas cámaras consultaran en sus deliberaciones las aspiraciones más imperiosas de la nación en cada período legislativo, no habría necesidad de llamar a diario su atención sobre el problema de los caminos. Pero es preciso recordarles sin cesar que el pueblo productor de la República pide impostergablemente la construcción de vías de comunicación que faciliten el transporte de los productos de las zonas de procedencia a las estaciones ferrocarrileras y de éstas, a los mercados de consumo y a los puertos de exportación.

Es necesario insistir sin descanso, en todos los tonos de la advertencia y del ruego, ante los legisladores para incitarlos a obrar, dejando de lado las querrelas de los partidos y el choque de las pasiones. Como instrumento de gobierno y de legislación, nuestro congreso marcha sin duda con len-

itud, a veces con retraso, a la retaguardia del movimiento nacional, cuando debiera salir al encuentro de las necesidades públicas y los anhelos populares para colmarlos en la medida que corresponde a la acción de las leyes.

La preeminencia que en nuestro Parlamento se asigna al debate político sobre el estudio económico, es un signo característico de todos los cuerpos colegiados y las asambleas deliberantes, pero entre nosotros es especialmente representativo del proceso de nuestra educación democrática. Filisofamos primero y vivimos después.

De ahí que el *Touring Club Argentino* deba velar sobre el problema de la vialidad y agitarlo constantemente, aun a trueque de incurrir en monotonía. Esta atención de nuestra entidad aumenta ahora con el deber, contraído ante la opinión nacional, por decisión unánime del Congreso de Vialidad, de obtener la aprobación de una ley orgánica de caminos.

La responsabilidad de la Institución se acrecienta en esta forma ante esa opinión colectiva que ella misma contribuyó a formar, induciéndola a preocuparse de las vías de comunicación y de las cuestiones económicas vinculadas con el transporte.

La Comisión Directiva, surgida de la última asamblea general, responderá dignamente a la legítima confianza depositada en ella. No ha de omitir esfuerzo alguno que la conduzca al cumplimiento de su deber. Tratará, por todos los medios a su alcance, de lograr la pronta sanción de la ley de caminos. Por fortuna, tanto en el congreso como en el gobierno, hay ambiente favorable a la iniciativa.

Pero no limitará su tarea a la obtención de la ley, sino que, una vez promulgada, ve-

lará por su ejecución. Dada la facilidad con que se dictan leyes para no cumplirlas luego o aplicarlas deficientemente, se comprenderá la importancia que concedemos a la tarea de mirar por la observancia fiel y estricta de la ley en proyecto. Justamente, la eficacia de ciertas leyes depende de cómo se las hace efectivas en la práctica. Muchas, que se dictaron con propósitos de progreso, resultaron perjudiciales y nocivos por errores cometidos en su aplicación o deficiencias no subsanadas oportunamente. Podríamos citar abundantes ejemplos, numerosos casos de desvirtuación de leyes útiles y benéficas.

No basta, por consiguiente, con conseguir la promulgación de una ley para que la necesidad, a que acude, se remedie. Es preciso, además, seguirla atentamente en su ejecución, apartando de su camino los obstáculos tendientes a paralizarla o desnaturalizar sus efectos. Cooperar a la recta aplicación de las leyes importa muchas veces asegurar su eficacia.

Ante el nuevo deber así definido, la Comisión Directiva del *Touring Club Argentino*, integrada con honorabilísimas personas que son prendas de acierto y garantías de éxito, afrontará la tarea que le aguarda. Tarea en cierto modo impropia, pero grata al sentimiento nacional y fecunda sobre todo para el país. Asístele, al menos, la convicción de que, al abogar por la solución del problema vial, aboga por los intereses superiores de la República, sin más inspiración que la del bien colectivo y sin otra recompensa que la sanción ética de su conciencia. Es así como cumplieron nuestros mayores, a su hora, con su deber, ante el propio tribunal de su conciencia y el ulterior de la historia.

La visita al Presidente de la Nación

Los diarios han dado cuenta ya de la visita que una delegación de miembros del *Touring Club Argentino*, hizo en el transcurso del mes, al Presidente de la Nación, doctor Marcelo T. de Alvear y al Ministro

de Obras Públicas, doctor Eufasio S. Loza, para expresar al primero el saludo de la institución a que pertenecen en ocasión de su ascensión al gobierno, informarle verbalmente de los óptimos resultados del Pri-

mer Congreso Nacional de Vialidad e interesar su alta influencia en el sentido de que se dote al país de la legislación orgánica de sus caminos que fué expuesta como una aspiración nacional en la memorable asamblea de Mayo, y para reiterar ante el segundo, en su calidad de secretario de la rama correspondiente, la gestión patriótica que se les había encomendado.

Los amplios conceptos con que, tanto el doctor de Alvear como el Ministro, se refirieron a la importancia de la acción desarrollada por el Touring Club Argentino y por el Congreso Nacional de Vialidad, en favor de la construcción y conservación de caminos, evidenciaron a los delegados de la institución, que los hombres a los que el voto popular ha llevado a regir los destinos del país, aprecian en toda su magnitud el trascendental problema por cuya solución bréga sin desmayo el Touring Club.

El doctor Alvear, hombre que ha sabido armonizar las graves tareas del diplomático con las prácticas sanas de la socialibilidad y el deporte, ha de haber tenido oportunidad, al recorrer las magníficas carreteras europeas, de establecer comparaciones mentales entre aquellas y los "caminos de huella" de su lejana patria. Y ha de haber meditado sobre el significado, sobre la acción preponderante de esas vías, en la civilización y en el desarrollo industrial y comercial de las viejas naciones y apreciado luego en toda su importancia, la vastedad del problema que aún tiene que resolver la Argentina: el de sus vías de comunicación en consonancia con el monto y variedad de su producción.

Por eso, creemos que la información y pedido de los representantes del Touring Club Argentino no tomó de sorpresa al primer magistrado y le halló, en cambio, con un acopio de ideas fundamentales y de sólidos conocimientos sobre la básica cuestión de gobierno que se le planteaba. Otro tanto puede decirse del Ministro de Obras Públicas, ilustrado hijo de una provincia que marcha a la vanguardia de sus hermanas en cuanto se refiere a vialidad y que aprecia tan justamente el problema que, una

de sus primeras declaraciones al ser designado por el doctor de Alvear para el elevado cargo que hoy ocupa, se refirió a su preocupación por dotar al país de los buenos caminos, por que clama la población de la campaña.

Consolidadas fuertemente las instituciones políticas nacionales, encauzada la enorme producción nacional que solamente puede sufrir trastornos momentáneos, saneada la moneda y resueltos o en vías de resolución nuestros problemas internos de población, instrucción, sanidad, etc., corresponde al período presidencial que se inicia el planteamiento y solución del arduo problema, olvidado hasta hoy: el de los caminos.

Así, pues, no puede haber sido más grata al sentimiento nacionalista de los delegados de esta institución como lo será a todo el país, la clara percepción de la importancia de este punto, evidenciada por el doctor de Alvear y por su Ministro de Obras Públicas.

Es tal la magnitud que la cuestión caminos adquiere en nuestro país, con su población diseminada en un territorio donde Europa cabría varias veces y con centros de producción distantes entre sí, millares de kilómetros, que, ante su posible resolución deben desaparecer las objeciones de detalle que no tengan por punto de mira lo que el país pierde hoy por la indiferencia o incompreensión de las generaciones anteriores o el grado de prosperidad que alcanzará dentro de veinte o treinta años, cuando todas las regiones productivas se hallen ligadas a las estaciones, puertos y ciudades, por caminos de transitabilidad permanente.

Casi podemos afirmar que así concibe el punto nuestro Ministro de Obras Públicas, cuando, con una sinceridad rara, expresa su convencimiento de que un presupuesto anual de 40.000.000 de pesos para obras de vialidad, vale decir, un presupuesto diez veces mayor que el que actualmente se les destina, es lo menos que la Nación puede destinar a la resolución de su problema básico de hoy.

El doctor de Alvear, por su parte, coincide con las sanciones del Primer Congre-

so Nacional de Vialidad, en cuanto a la principal fuente de recursos que se afectaría para la construcción de la vasta red de caminos proyectada y reparación de los existentes, teniendo en cuenta que tales obras beneficiarían en primer término a las provincias y territorios nacionales. Nos referimos a la devolución de parte de los impuestos internos a los estados, en forma de obras públicas que impulsarían considerablemente sus industrias y comercio.

A este respecto, el Presidente se expresó en términos categóricos, que la prensa ha difundido y que indudablemente serán recibidos con viva satisfacción en el interior, especialmente, por circunstancias que no hacen al caso, entre las provincias del Norte, en algunas de las cuales tenemos conocimiento de que se habían iniciado ya movimientos importantes en ese sentido.

Es de esperar ahora, para bien del país, que las cámaras legislativas, animadas por el mismo sentimiento de sano patriotismo y con igual concepto elevado y claro de las necesidades de la República, en el periodo presente de evolución económica por que atravesamos, secunden inteligentemente la acción que el Poder Ejecutivo ha prometido iniciar en favor de la vialidad, haciendo a un lado — repetimos, — cuestiones de orden secundario, que deben desaparecer ante la trascendencia y magnitud del problema que se trata de resolver.

Todas las circunstancias son ahora favorables al planteamiento definitivo de la importante cuestión: la prédica constante del Touring Club Argentino ha formado en el interior la conciencia moral del beneficio que representa el buen camino; los vecinos, aún los más reducidos y modestos, los de los territorios nacionales, ponen de manifiesto en distintas formas, su hondo y sincero deseo de contribuir con todas sus fuerzas a la ejecución y conservación de las vías que requieren, cada día con mayor imperio, las necesidades de su producción; el crédito del país está sólidamente afianzado y la Nación hallará, en caso necesario, fácilmente los fondos que exigen obras públicas de la naturaleza de los caminos, que centuplican las actividades comerciales e industriales y como último factor, la inmigración que retorna a las cifras fabulosas de antes de la guerra mundial, asegura el "quantum" de los brazos requeridos por las obras iniciadas en vasta escala.

Existe, asimismo, la conciencia del problema y la buena voluntad de los poderes públicos, elocuentemente exteriorizadas por el Presidente Alvear y su Ministro de Obras Públicas, en su conferencia con los representantes de esta institución. Sólo falta la elevación del espíritu y la consagración a la obra. Esto es lo que quiere y espera el país.

Preparación científica del hormigón - I

Ultimos adelantos realizados en la preparación del hormigón. Consideraciones prácticas para obtener con economía la mayor resistencia. Observaciones resultantes de millares de experimentos llevados a cabo en un laboratorio especial para este objeto

por H. C. Boyden (1)

A pesar de que la preparación del hormigón es arte muy antiguo, sólo en estos últimos años se han llevado a cabo serias investigaciones para determinar su estructura y los efectos que resultan de combinar sus diversos ingredientes.

En 1914 establecióse en el Instituto Lewis de Chicago un Laboratorio para investigar los Materiales de Construcción (Structural Materials Research Laboratory) bajo la dirección del pro-

fesor Duff A. Abrams (2). La implantación de este laboratorio se debe en gran parte a la cooperación de la Asociación del Cemento Portland de los Estados Unidos y del Instituto Lewis de Chicago, siendo éste un ejemplo de lo que puede hacerse con la cooperación entre un colegio de ingeniería y una industria fabril con miras internacionales.

La política de este laboratorio persigue sólo

(1) De la Asociación del Cemento Portland de los Estados Unidos.

(2) Véase "Ingeniería Internacional", Junio de 1919, página 142.

dos fines; averiguar la verdad referente al hormigón y sus ingredientes dentro de límites liberales respecto a la cantidad de tiempo y dinero necesarios, y presentar estas conclusiones a los miembros de la profesión, cualesquiera que ellas sean, con el fin de mejorar el arte de mezclar hormigón.

A pesar de que ya se han establecido muchos puntos de vital importancia respecto a este asunto, el laboratorio continúa haciendo investigaciones. Estos datos, por ejemplo, aconsejan el empleo de unidades de resistencia mucho mayores que las usadas hasta hace poco, dando por resultado una reducción posible en el área de las secciones. En este mismo laboratorio se ha llegado también a conclusiones que permiten obtener resultados excelentes con agregados que hasta la fecha se habían condensado, así como respecto a la capacidad del hormigón para resistir el desgaste.

Estas y muchas otras conclusiones se basan sobre pruebas que llegan a millares y que abarcan un periodo considerable de tiempo. Para la ejecución de estas pruebas el laboratorio está dotado de todos los medios necesarios, y anualmente se hacen millares de ensayos, de suerte que no escasean las facilidades para llevar a cabo con toda perfección estas investigaciones.

Generalidades

El estudio del hormigón puede dividirse convenientemente en tres fases:

(1) Estudio de las características de los ingredientes.

(2) Estudio de los efectos resultantes de combinar en diversas proporciones estos ingredientes.

(3) Estudio de los efectos resultantes de las diversas manipulaciones a que se someten los ingredientes al hacer y tratar el hormigón.

En este artículo sólo nos referimos a aquellas investigaciones que han traído como resultado cambios en las ideas fundamentales que existían previamente respecto a este asunto o que han confirmado de manera irrefutable ideas ya establecidas en la práctica.

Se dice generalmente que el hormigón consiste de tres ingredientes: cemento, agregados finos y agregados gruesos. Los estudios del laboratorio han demostrado la conveniencia de clasificar los ingredientes en cemento, agregados y agua; o bien, si aún se desea conservar la división antigua y arbitraria de agregados finos y gruesos, sería conveniente añadir un cuarto ingrediente, el agua.

No obstante ser el cemento uno de los ingredientes más importantes del hormigón, se presta probablemente a menos discusión que ningún otro, por cuanto todas las marcas aprobadas de cemento portland que actualmente se ofrecen al mercado satisfacen por lo general especificaciones universales, y las investigaciones en el laboratorio de Chicago no han señalado la necesidad de alterar dichas especificaciones.

Como lo dijimos en un párrafo anterior, los

agregados del cemento se dividen por lo general en dos clases: arena y piedra triturada o chinas. La división entre un material y el otro es puramente arbitraria: es la criba cuya malla es de 6 milímetros; el material que pasa por dicha malla se clasifica como agregado fino o arena, y el que queda rezagado en la criba se clasifica como agregado grueso. Esta división no ofrece ninguna ventaja y sería mucho mejor considerar los agregados como si fueran un solo material, graduándolo debidamente según los diversos tamaños, desde el mayor al menor. Sin embargo, no pretendemos recomendar el empleo de los materiales mezclados de las orillas de los ríos o los originados por deslaves o aluviones, los cuales no se usarán por ningún motivo sin separar primeramente los diversos tamaños y volverlos a mezclar en las proporciones debidas.

Con todo, seguiremos considerando los agregados del hormigón según la clasificación de la malla de 6 milímetros y así los consideraremos en el curso de este artículo, por cuanto el método que sugerimos no está aún debidamente generalizado.

Agregados finos

Se acostumbra especificar los agregados finos diciendo que sean limpios, esquinados y no muy finos. Sería mejor omitir la palabra "esquinados", por cuanto las partículas redondeadas se introducen con más facilidad en el cuerpo del hormigón que las esquinadas y exigen, por consiguiente, menor cantidad de agua para producir una mezcla apropiada. Esta reducción en la cantidad de agua es precisamente la que produce la mayor resistencia a la compresión que ofrece el hormigón preparado con arena suave y redondeada. Sería bueno insertar en los pliegos de condiciones la palabra "dura", ya que esta cualidad es muy recomendable en la arena.

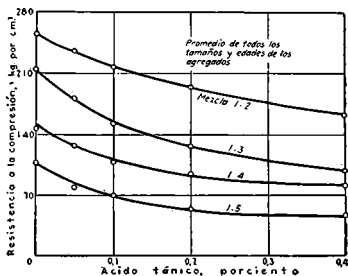


Fig. 1. Efecto del ácido tánico en la resistencia a la compresión del hormigón

Los estudios en el laboratorio han puesto de relieve dos hechos muy importantes concernientes a la arena. Uno de ellos se refiere a la necesidad de cerciorarse que el material esté limpio, no sólo en su aspecto aparente sino en realidad. Con frecuencia la arena que parece limpia a la simple vista contiene suficiente ma-

teria vegetal (mantillo) para reducir considerablemente su resistencia.

Como vía de ejemplo, un cemento con cierta arena, al ser ensayado, ofreció una resistencia a la compresión de 133 kilogramos por centímetro cuadrado a los 28 días después de preparada la mezcla. Este mismo material, con la

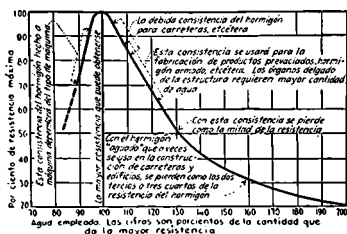


Fig. 2. Efecto del agua en la mezcla sobre la resistencia a la compresión del hormigón

adición de 0,1 por ciento de ácido tánico, ofreció una resistencia de sólo 99 kilogramos por centímetro cuadrado; en otros términos, al añadirle una milésima parte en peso de materias orgánicas, el hormigón perdió más del 25 por ciento de su resistencia. Al investigar el efecto que producen las impurezas se usaron varias clases de arena, pero, como no era factible obtener arena que contuviese una gran cantidad de impurezas orgánicas, empleóse el ácido tánico como sustituto para hacer nuevos experimentos. Se supuso que el efecto producido por este ácido pudiera servir de medida para determinar el efecto producido por otras impurezas orgánicas que pudieran estar presentes en la arena natural.

Las impurezas orgánicas se pueden descubrir, en caso de no poderse observar a la simple vista, por medio de la llamada medida clorimétrica, ideada en el laboratorio de Chicago. Esta prueba consiste en disolver una muestra típica de arena en una solución diluida de sosa cáustica (NaHO) y observar el color resultante del líquido.

Para efectuar esta prueba basta un frasco graduado de 340 gramos y una solución de 3 por ciento de sosa cáustica, que puede obtenerse en cualquier droguería. Póngase en el frasco 127 gramos de la arena que se trata de ensayar, llénese con la solución hasta los 198 gramos, y, después de agitar el contenido junto con la solución de sosa cáustica, déjese tranquilo por unas 24 horas y obsérvese la superficie del líquido. Si su aspecto es claro o de color paja claro, la arena es aceptable; si el color del líquido es pardo o pardo oscuro, la arena se rechazará o bien se lavará completamente antes de usarla.

Otro hecho que han puesto de relieve los estudios en el laboratorio consiste en que la arena fina tiene las mismas cualidades que la arena gruesa, salvo en un punto. Con objeto de producir una mezcla plástica y adaptable

hecha con arena fina, es preciso usar más agua que si la arena fuera gruesa. Este exceso de agua es precisamente lo que reduce la resistencia del hormigón. En otros términos, si el hormigón se pudiese mezclar con una misma cantidad de agua, cualquiera que fuese el grado de finura de la arena, obteniéndose una mezcla plástica en ambos casos, el hormigón tendría siempre la misma resistencia.

Agregados gruesos

Al estudiar las características de los agregados gruesos, se ha descubierto un detalle de suma importancia: la dureza del agregado es sólo consideración secundaria en comparación con otros factores cuando se trata de desarrollar en el hormigón una gran resistencia a la compresión, y aún de menor importancia de lo que generalmente se cree para desarrollar en el hormigón la resistencia contra el desgaste. Esto quedó demostrado explícitamente en pruebas comparativas llevadas a cabo con pizarra quemada, utilizada más tarde en la construcción de barcos de hormigón. Las muestras preparadas con este agregado se comparaban favorablemente con las hechas empleando agregados mucho más duros. La piedra sería por cierto muy desmoronadiza si carece de la suficiente resistencia al combinarse con el hormigón para resistir la carga que éste probablemente soportará.

La gran resistencia a la compresión que frecuentemente se obtiene con el empleo de un agregado ligero y blando se debe a que la porosidad del agregado reduce la cantidad de agua disponible en la mezcla. En este caso se ve otra vez que el agua en la mezcla es el factor determinante de la calidad del hormigón.

El hormigón empleado en los pavimentos para carreteras es preciso que posea otra calidad: ésta es, resistencia al desgaste causado por el rozamiento, y, con objeto de obtener estos resultados, la piedra no debe ser muy blanda. No es recomendable, por lo tanto, emplear piedra cuyo grado de dureza sea menor de 7, a pesar de que algunos pavimentos hechos con piedra con dureza de sólo 6, han dado también excelentes resultados.

No pretendemos llamar la atención acerca de estos resultados con objeto de recomendar el uso de cualquiera que sea la dureza o resistencia al rozamiento de la piedra. Sólo deseamos indicar que muchas de las condiciones que anteriormente aparecían en los pliegos de condiciones no ofrecen ninguna protección y que los resultados que podrían obtenerse siguiendo estas especificaciones podrán acaso perderse si no se observan otros factores de mayor importancia. Es siempre recomendable usar los mejores materiales que puedan obtenerse, pero ha habido muchos casos en que se han rechazado los materiales de la localidad, fáciles de obtener, cuando pudieran haberse utilizado con excelentes resultados siguiendo los principios establecidos para pro-

porcionar y mezclar el hormigón. Con el empleo de estos materiales se habrían obtenido tal vez mejores resultados que usando materiales traídos de otras localidades, y todo esto sólo se debe a que no se toman en cuenta los factores realmente importantes para la preparación del hormigón.

Agua

El otro ingrediente que entre en la preparación del hormigón, el agua, tiene realmente la misma importancia que el cemento para la obtención de un buen hormigón, y sin embargo, es el que más se descuida en los pliegos de condiciones hasta tal punto que ni siquiera se menciona en los informes publicados respecto a ensayos de hormigón.

El laboratorio de Chicago ha llevado a efecto algunos ensayos con aguas provenientes de todas partes de los Estados Unidos, pero aún no se han publicado las conclusiones definitivas al efecto. Podemos, no obstante, decir que no debieran usarse aguas muy alcalinas, y, a causa de la probabilidad de contener suficientes materias vegetales, las aguas de pantanos debieran también mirarse con recelo por temor de que afecten seriamente la resistencia del hormigón. Una buena medida de protección consiste en especificar el empleo de agua potable para la mezcla del hormigón.

En cuanto a la temperatura del agua, se han hecho ensayos con agua a temperaturas entre 0 y 100 grados C. Se halló que la temperatura del agua tiene muy poco que ver con la resistencia del hormigón. El agua caliente, sin embargo, contribuye notablemente a remover la escarcha de los agregados durante la estación fría y puede usarse sin temor de dañar la mezcla. El agua caliente tiende, además, a acelerar el fraguado.

Proporción de la mezcla

Al estudiar la segunda fase en la preparación del hormigón, o sea la proporción en que han de mezclarse los ingredientes, el laboratorio ha llevado a cabo ciertos cambios, algunos de ellos bien radicales respecto a la antigua práctica de mezclar el hormigón.

Estas investigaciones han puesto de manifiesto los hechos siguientes: Que el método actual de preparar mezclas de hormigón, utilizando volúmenes arbitrarios, es erróneo; que sólo hay una proporción que dé los mejores resultados con una mezcla dada de agregados finos o gruesos; que el agregar o reducir la cantidad de cemento tiene valor únicamente en cuanto afecta a la cantidad relativa de agua necesaria para hacer una mezcla plástica y adaptable; y, por fin, que la proporción del agua es el elemento de más importancia en la mezcla del hormigón. La proporción del agua usada por el laboratorio es la razón entre el volumen de agua y el de cemento que constituye la pilada. Si para cada saco de cemento de 45 kilogramos se usan 28 litros de agua, se dice que la razón del agua es 1,00.

El empleo de más cemento para la preparación de una pilada no produce efecto benéfico alguno, salvo que se puede producir una mezcla plástica y adaptable con una cantidad menor de agua. La razón por qué una mezcla rica es más resistente que una pobre no se debe a que se usa más cemento, sino a que el hormigón puede mezclarse con una cantidad de agua que es relativamente menor en la mezcla rica que en la pobre. Si no se aprovecha este factor para reducir la cantidad de agua en la mezcla, se derrocha cantidad de cemento adicional empleado en la mezcla más rica.

V Salón del Automóvil

UNA BRILLANTE EXPOSICION INDUSTRIAL

Realzado con la presencia del presidente de la República, fué inaugurado en el mes de Noviembre último el quinto Salón del Automóvil, patrocinado por el Automóvil Club Argentino.

Exponente de la potencialidad económica del país y del enorme progreso técnico realizado en Europa y los Estados Unidos en el ramo de la industria automovilística, fué la exposición, a la que concurren todas las casas importadoras de dichos vehículos establecidas en Buenos Aires.

No hay para qué decir que el conjunto del salón presentaba un aspecto magnífico, deslumbrador, con ese deslumbramiento nuevo de la moderna ciencia mecánica, aplicada a la industria de la locomoción automática, y con esa magnificencia inédita del progreso técnico revelador del genio inventivo de nuestro siglo.

La larga serie de los diversos coches presentados por las fábricas de renombre mun-

dial, impresionaba gratamente el espíritu y la retina. Mientras el primero se sentía sorprendido ante la máxima perfección técnica, recreábase la segunda en la armonía lineal de los vehículos suntuosos, hecha de elegancia de conjunto y de simetría de pormenores. Las fábricas productoras, en autos de las modalidades del gusto predominante en nuestro país, han tratado de satisfacerlo, procurando combinar la eficiencia de la máquina como elemento de transporte, con la faz estética de la misma. Y lo han logrado a la perfección, sin descuidar el más mínimo detalle, gracias al progreso creciente realizado en ese ramo de la industria por la fabricación extranjera.

El desfile de vehículos organizado por el Touring Club Argentino el 25 de Mayo del corriente año en homenaje al Primer Congreso Nacional de Vialidad, daba ya una idea clara, precisa y exacta de la evolución operada en la

técnica del automóvil, de la diversidad de los tipos construídos, de las principales características de las marcas y, sobre todo, de la gran importancia que entre nosotros revisten dicha industria y las actividades comerciales vinculadas con ella, como ser la de repuestos y accesorios, la de neumáticos, la del combustible y del aceite lubricante, etc. Ahora, recorriendo el V Salón del Automóvil, el conocimiento objetivo, sugerido por el desfile de rodados, se complementa con la visión directa de tanto refinamiento técnico aplicado a la comodidad, el recreo y la intensidad de la febril y vertiginosa vida moderna que se precipita con la velocidad del automóvil de carrera, como antes marchaba con la calma monótona de la carreta por la huella limosa.

Mencionar cuáles son los tipos que llamaron más la atención y provocaron la admiración general, nos expondría a incurrir en omisiones. Cada coche, cada marca, cada modelo, resalta por una peculiaridad o se impone por un rasgo característico. Los hay para todos los gustos, como se dice vulgarmente, y todos ellos acusan o un progreso técnico, una belleza lineal, una suntuosidad de construcción o una resistencia para diversos usos y aplicaciones.

La industria nacional, circunscripta por ahora a determinados trabajos de la industria del automóvil, ha colaborado también en muchos coches de los numerosos expuestos en el Salón. Es claro que sería de desear que este fuera más que una manifestación de la civilización técnica extranjera, una exposición demostrativa del progreso científico de la industria nacional. Pero, con el andar del tiempo, se llegará seguramente a la realización de ese ideal, sin perjuicio de la noble competencia que seguirá ejerciendo la industria extranjera.

La impresión que hemos recogido al visitar detenidamente el V Salón del Automóvil, no puede ser más óptima. Abisma pensar en la formidable suma de esfuerzo realizado para llegar a tal resultado. Pariera que se habría llegado al límite de la perfección; pero, dados los gigantescos pasos que da la mecánica en nuestro siglo, no podemos hablar de límites infranqueables. Posiblemente el porvenir nos reserva sorpresas todavía en una materia tan estudiada, experimentada y trabajada, como la de construcción de automóviles. Sean cuales fueren esas sorpresas que ochemos a la cuenta del futuro, es innegable con toda evidencia que el progreso conquistado es enorme, estupendo.

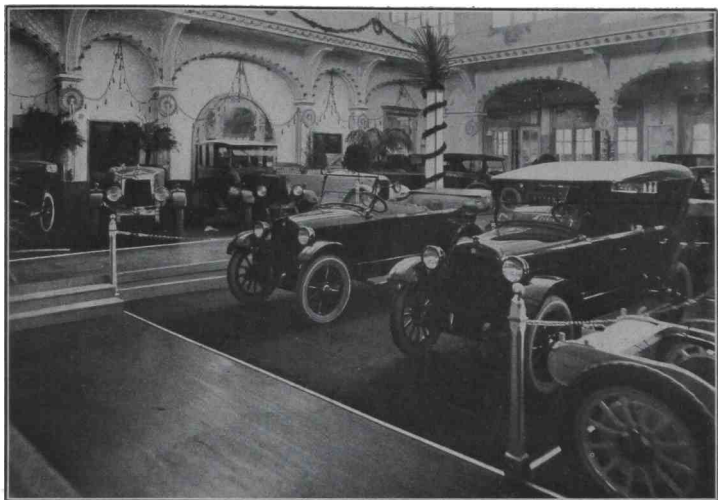
El Touring Club Argentino, propulsor del automovilismo en la República Argentina, ve con agrado y simpatía estos certámenes industriales que, al honrar a la industria extranjera, enaltecen a la par a nuestro país, presentándolo como uno de los mejores mercados de automóviles en el mundo.

STUDEBAKER. — Comenzamos la crónica de los automóviles expuestos con los característicos de esta acreditada casa constructora. Los modelos exhibidos acusan evidentes mejoras que no pasaron, por cierto, desapercibidas. El antiguo paratrás doble ha sido substituído con otro de una sola pieza, provisto de un aparato especial para su limpieza en los días de lluvia. La dirección lleva cojinetes a munición y, fuera de las luces del equipo normal, traen los nuevos faros laterales, destinados a alumbrar el camino al pasar otro automóvil, de noche, en sendas estrechas.

Sobre la transmisión se ha colocado una cerradura Yale que imposibilita el robo del coche cuando se lo deja solo, sirviendo la misma llave para la pequeña cámara de las herramientas, las cuales van montadas en la puerta delantera del costado izquierdo.



Vista general de la exposición



Uno de los más interesantes rincones del salón

HANSA-LLOYD. — Esta reputada fábrica alemana construye dos tipos de automóviles para turismo, uno de 8.26 y otro de 18.60 HP.; camiones de 1.12 a 5 toneladas y un tractor de 35 HP. Los coches de turismo tienen carrocerías cuidadosamente diseñadas, y los chassis llevan elásticos extra suaves, a fin de obtener una suspensión cómoda. El carburador es de un tipo especial, insensible a las variaciones de la temperatura, y el embrague a discos secos. Los engranajes de la distribución son controlados por cadena silenciosa y la instalación eléctrica para el arranque, encendido y alumbrado, de la mejor fabricación alemana. Como los coches de turismo, todos los camiones de esta marca se destacan por sus mejoras y diseño en un todo de acuerdo con los recientes adelantos de la industria.

HUDSON. — Los coches de esta marca que se exponen en el V Salón del Automóvil son un doble factón modelo 1922 y otro con carrocería cabriolet, construida esta última en los talleres de los agentes de esta marca. Las características de los nuevos chassis Hudson son iguales a las de los modelos del año anterior, pero con algunas notables mejoras, como ser lubricación más eficiente, por medio de una bomba de gran potencia que distribuye el lubricante a todos los órganos vitales de la máquina, aun en los casos de ser reducida la cantidad de aceite en el cárter del motor. Ha sido rectificada la construcción del cigüeñal, que viene contrabalancado, y, por lo tanto, libre de vibración. También los pistones han sido modificados, entregándose todos los chassis con pistones de una aleación de aluminio, siendo de un tipo especial, que permite un ajuste constante a cualquier temperatura. Los antiguos engranajes de distribución han sido reemplazados con cadenas silenciosas, ajustables y que trabajan en un baño de aceite.

HUPMOBILE. — Esta conocida marca norteamericana, representada entre nosotros por los señores Resta Irujo, expone tres modelos: un doble factón de serie, de cinco asientos, una limousine y un cabriolet; estos dos últimos de industria nacional.

Los tres chassis son iguales, de 20 HP., cuatro cilindros de 83 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido. El motor es monobloc, con ignición por magneto de alta tensión, y carburador Stromberg.

El enfriamiento es por termosifón, y el embrague es del tipo de discos secos. La distancia entre ejes es de 2.84 metros y la trocha de 1.42 mts. La lubricación es forzada, y la caja de velocidades, que forman un solo block con el motor, tiene tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás.

La carrocería cabriolet, que como decimos más arriba es de fabricación nacional, representa un esfuerzo, pues no es siempre posible adaptar una carrocería de este tipo sobre un chassis de dimensiones relativamente reducidas.

Este tipo de carrocería llamó especialmente la atención de los concurrentes al Salón, y sería de desear que, atento al adelanto alcanzado hoy entre nosotros por esta rama de la industria del automóvil, se equipararan en el futuro todos los chassis importados al país con carrocerías de fabricación nacional, lo que representaría una ventaja indiscutible, no sólo para los industriales, sino también para los automovilistas en general.

LANCIA. — Los agentes de esta marca, señores A. y M. Multedo, exponen un chassis del nuevo tipo Trikappa, con motor de ocho cilindros en V muy estrecha, en un solo block, con lo que se evita toda clase de trepidaciones. Las principales características de este nuevo motor son: 75 mm. de diámetro por 130 mm. de recorrido. Las bielas son tubulares y los pistones muy livianos; el ci-

güeñal tiene 5 cojinetes, es decir, uno para cada par de cilindros. Lleva las válvulas y árbol de leva en el tope de los cilindros, siendo la cabeza de éstos desmontables para permitir la limpieza de las cámaras de explosión, pistones, etc.

El carburador es Zenith, tipo doble, accionado por un solo mecanismo y provisto con un corrector que permite regular el consumo de la nafta. La ignición es por magneto de alta tensión, tipo Bosch.

La lubricación es a presión, obtenida por una bomba accionada directamente por el cigüeñal, y la capacidad del tanque del aceite es de ocho litros. La refrigeración se efectúa por medio de radiador, camisas de agua y bomba, ésta eficazmente ayudada por un potente ventilador. El sistema de arranque y luz es el mismo empleado por esta marca desde hace ocho años. El embrague es del tipo de discos múltiples; trabaja en seco y no requiere cuidados ni ajustes.

La caja de velocidades está provista de cuatro velocidades hacia adelante y una hacia atrás, y la transmisión final es por árbol cardán. El diferencial lleva cuatro satélites y el eje posterior va montado sobre cojinetes de municiones. La dirección del tipo tornillo sin fin es de inclinación variable y se equipa con un volante de 44 1/2 centímetros de diámetro.

La suspensión es por cuatro elásticos semi-elípticos; las ruedas metálicas, desmontables, y los chasis llevan en la parte posterior un soporte para dos ruedas de auxilio. El freno de mano actúa sobre las ruedas motrices y el de pie sobre el árbol cardán. Ambos son de fácil registro y el de pie tiene aletas de enfriamiento. El tanque de bencina tiene capacidad para cien litros de nafta, y todos los chasis son regularmente entregados con un aparato de escape libre, accionado por pedal.

MARMON. — Esta antigua marca expone un modelo Speedster para 4 pasajeros. Todos los chasis Marmon llevan un potente motor de seis cilindros, y el último modelo, completamente modernizado, trae muchas mejoras, entre las que se destaca el rodado más bajo, y carrocerías de líneas adecuadas al nuevo tipo de chasis, las que, como de costumbre, son construidas enteramente de aluminio, como también todas aquellas partes del motor que permiten el empleo de ese metal.

MAXWELL. — Los agentes de esta marca, señores Buxton, Guilayn y Cia., exhiben un nuevo modelo con motor de cuatro cilindros en un solo bloque, y postones de aluminio, que le permiten desarrollar 25 HP.

La ignición se obtiene por magneto Bosch de alta tensión, y el carburador es Zenith. La lubricación del motor es forzada, y la del chasis por presión sistema Alemite.

El modelo expuesto tiene carrocería doble faetón, con capacidad para cinco pasajeros.

NASH. — Tres automóviles expone esta marca. Un doble faetón del nuevo tipo de cuatro cilindros y con capacidad para cinco personas; un tipo sport sobre chasis de seis cilindros y un doble faetón de siete asientos del nuevo modelo N.º 692.

El modelo de cuatro cilindros, como el de seis, lleva las válvulas en la cabeza del cilindro, y los cilindros tienen 3 2/8" de diámetro por 5" de recorrido.

La circulación del agua de enfriamiento está positivamente asegurada por una bomba centrífuga de gran acción. Se ha adoptado el carburador Mar-

vel y el sistema eléctrico de dos unidades Delco para el arranque y el alumbrado. La ignición se logra por magneto Bosch o batería y distribuidor Delco. Se equipa con rodado artillería de 33 x 4 pulgadas, Cord, sin talón. La distancia entre los ejes es de 112 pulgadas.

El modelo de seis cilindros, como anteriormente, trae también válvulas en la cabeza, y aquellos tienen 3 1/4" de diámetro por 5" de recorrido.

Como en el modelo de cuatro cilindros, la ignición es por magneto de alta tensión o por batería y distribuidor. El embrague es del tipo de discos secos, con superficies de fricción de acero y amianto.

Tanto los elásticos delanteros como los traseros son de longitud suficiente para asegurar una suspensión muy suave.

El rodado también es del tipo artillería, equipándose con neumático Cord de 33 x 4 los modelos de 4 pasajeros, y con neumáticos de 34 x 4 1/2 los chasis equipados con carrocerías de mayor capacidad.

OPEL. — La fábrica Opel construye cuatro tipos de automóviles para pasajeros y un camión. Los primeros llevan motores de 21, 30, 38 y 50 HP. y 40 HP. el camión.

En todos los modelos los motores, a cuatro cilindros y cuatro tiempos, van montados sobre un segundo chasis, de un diseño muy sencillo, equipados con sistema Bosch de arranque y alumbrado.

Llevan embrague de cono con forro de cuero y la caja de velocidades tiene 4 marchas hacia adelante y una hacia atrás.

El modelo 50 HP., con motor a seis cilindros, especialmente construido para servicio de gran turismo, lleva carburador Pallas y el mismo sistema de arranque y alumbrado que los modelos de menos fuerza.

El camión, con motor de cuatro cilindros en un solo block, se equipa con magneto Bosch y carburador Pallas; el cigüeñal va apoyado en cuatro cojinetes para mejor balanceo. Como en todo camión moderno, el rodado es de acero.

OVERLAND. — La sociedad anónima Hardcastle, representante en ésta de los automóviles Overland y Willys-Knight, expuso un coche de cada tipo. El Willys-Knight, como en años anteriores, viene equipado con motor sin válvulas de cuatro cilindros de 92.1 x 114 mm.; la tapa de los cilindros, desmontable, es de aluminio. La refrigeración es por termo-sifón, con radiador del tipo celular, de amplia capacidad. La lubricación es bajo presión a los cojinetes de las bielas y del cigüeñal, a los cojinetes delanteros del árbol de levas y el árbol que comanda el generador, lubricándose por diferencia de nivel y por inmersión las otras piezas del motor. La ignición es por magneto de alta tensión. La caja de velocidades, que forma un solo block con el motor, tiene tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás, todas accionadas por una sola palanca de control, y el embrague es del tipo de un solo disco seco, de fácil registro. El eje trasero es del tipo semi-rotante, y la multiplicación del diferencial es de 5 a 1 en el coche de turismo, sedán y coupé, y de 4.58 a 1 en la voiturette. El eje delantero, de aleación de acero, es de perfil en doble T, y está provisto con cojinetes de rodillos cónicos, ajustables, en ambos pivotes. La dirección del tipo irreversible, con tornillo sin fin, lleva un volante de 457 mm. de diámetro, y el radio del círculo más corto en que puede girar es de 64 mts. Los frenos actúan sobre tambores en las ruedas traseras, de 57 mm. de ancho y 356 de

diámetro. Los elásticos de suspensión son del tipo semi-elíptico; los posteriores van suspendidos debajo del eje, con lo que se obtiene un centro de gravedad más bajo.

Se equipa con ruedas metálicas de llantas desmontables; neumáticos Cord de 33 x 4 0 34 x 4 1/2 pulgadas, según tipo de carrocería.

La firma Hardcastle expuso también un coche Overland 4, de nuevo modelo, con grandes mejoras, entre las que se destaca el nuevo eje trasero del tipo flotante, con paliers muy reforzados, ensamblados en los planetarios del diferencial, sin chavetas, lo que permite un pronto desmontaje.

PACKARD. — Un solo coche exhibió esta importante casa de nuestra capital: el 12 cilindros, doble faeton, de un color grané; que ha de llamar la atención por sus líneas magníficas, bien conocidas, por lo demás.

Si alguna de las marcas de coches de lujo son apreciadas en el país, sin duda el Packard se destaca por múltiples conceptos, que comienzan en la potencia de su motor, se refieren a las características del mismo, a la suavidad general en la marcha, el rendimiento y aquellas novedades que lo han hecho, no sólo un soberbio coche de paseo, sino también, como lo testimoniaran las últimas grandes manifestaciones automovilísticas, un ganador de pruebas importantes, en tiempos en verdad apreciables.

El stand del Packard se destaca, pues, por el caché que exhibe, modelo conocido y cuya difusión en el país es su mejor elogio.

R. E. O. — Los señores Dartiguelongue y Toulouse, representante de esta marca, exponen el nuevo modelo, cuyas características evidencian un gran perfeccionamiento sobre los modelos anteriores.

Todos los modelos R. E. O. llevan motores de seis cilindros de 81 mm. de diámetro por 127 mm. de recorrido. El mecanismo de dirección es del tipo de sector y piñón con engranaje cónico ajustable. El tanque de la nafta, colocado en la parte posterior del chasis, tiene una capacidad de 68 litros y alimenta al cargador, tipo Rayfield, por sistema al vacío. El embrague lleva 13 discos metálicos, que trabajan en seco. La caja de velocidades es del tipo de doble tren desplazante y provee tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás. Los elásticos de suspensión semi-elípticos, son de 95 cents. de largo los delanteros y de 1.37 mts. los traseros. Tanto el freno de mano como el de pie actúan sobre tambores de 35.6 centímetros de diámetro, montados en las ruedas traseras. El radiador con tubos verticales y potente ventilador refrigera el agua eficientemente y la circulación es por bomba. La lubricación del motor es por presión e inmersión la ignición.

BUICK. — Esta antigua marca expuso tres modelos; un doble faeton modelo 22-49; un sport especial 23-6-55, y una limousine de fabricación nacional, sobre chasis modelo 49, tipo largo reforzado.

El modelo 22-49 lleva motor seis cilindros, 85.7 mm. de diámetro por 114.3 mm. de carrera, con válvulas en la cabeza; cigüeñal con cuatro cojinetes, pistones muy livianos, y el conjunto forma una sola unidad con el embrague y caja de velocidades, todo suspendido sobre tres puntos.

El carburador es del tipo automáticos, con regulación para el calor, y se alimenta por aspirador de vacío; el embrague, de discos múltiples, trabaja seco, y la caja de velocidades tiene tres velocidades hacia adelante y una de retroceso. La ignición, arranque y luz es por sistema Deleo, y el agua de

la refrigeración circula por medio de una potente bomba. El sistema de lubricación combina el de presión, por bomba, con el de salpicadura e inmersión. El eje trasero es del tipo tres cuarto flotante. El piñón y la corona del diferencial tienen dientes helicoidales, de funcionamiento muy silencioso. Los dos frenos actúan sobre las ruedas motrices. Las ruedas, de madera, con doce rayos, tipo artillería, están equipadas con llantas desmontables. Todos los chasis de este tipo llevan neumáticos del tipo Cord, sin talón, de 34 x 4 1/2 pulgadas. La distancia entre ejes es de 3.15 metros; los elásticos delanteros, semi-elípticos, son de 50.8 mm. de ancho, y los traseros, del tipo Cantilever, mucho más largos y suaves que los empleados hasta ahora, tienen 63 1/2 cent. de ancho.

La mayoría de los herrajes de la carrocería son niquelados; la capota de tejido muy fuerte, con funda; todos los instrumentos van montados sobre un tablero de nogal, y el equipo regular del coche, aparte de ser muy completo, incluye el sistema Alemite, de engrase forzado a las distintas partes del chasis.

El tipo "sport special", montado sobre un chasis de características similares al anterior, es un modelo completamente equipado para el sportsman más exigente. Lleva un baúl como accesorio regular; parabrisas laterales; visera de quita y pon, espejo retrospectivo, luz de señal con indicaciones "pare", "derecha" e "izquierda"; combinado con la maniobra de la dirección.

CASE. — Esta marca, universalmente conocida por su larga experiencia en construcciones mecánicas, expuso dos automóviles, modelos W y X. Este último es completamente nuevo y pertenece al grupo de coches livianos de seis cilindros, con comodidad para cinco pasajeros. El motor es Continental, de 3 1/4 pulgadas de diámetro por 4 1/2 pulgadas de carrera, y desarrolla 55 HP. a un régimen de 2.600 revoluciones por minuto. El alumbrado y arranque son del tipo de unidades separadas, y el encendido es por magneto Bosch. La circulación del agua de refrigeración es por bomba; embrague de discos múltiples; el bastidor tiene seis pulgadas de profundidad y está equipado con el sistema Alemite de engrase forzado a 28 puntos y todos los coches se entregan con homba para los neumáticos, accionada por la transmisión.

El modelo W lleva también motor Continental, de seis cilindros de 3 5/8 pulgadas de diámetro por 5 1/4 pulgadas de recorrido.

El equipo y demás características de este modelo son muy similares al modelo X, del que se diferencia en su peso y dimensiones, por tratarse de un tipo más grande, con capacidad para siete pasajeros.

CEIRANO. — Todos los chasis de esta marca expuestos en el Salón son de cuatro cilindros, con caja de engranajes de cuatro velocidades y marcha atrás. El bastidor es muy reforzado, siendo el diferencial y cardan desmontables. El carter del motor, el tablero de instrumentos y las cajas son de aluminio.

Los chasis se entregan con tres tipos de motores, el CS, de 75 mm. de diámetro por 130 mm. de carrera; CS 4, de 78x130, que rinde el máximo de fuerza a 2.500 revoluciones por minuto, y el CS 2, de 85x130 (3 litros de cilindrada) y 3.000 revoluciones por minuto, construido especialmente para carreras.

Todos los motores Ceirano llevan carburador Zenith y magneto de alta tensión.

Los representantes de esta marca, señores Pas-

time y Canuto, expusieron varios modelos de carrocerías, y también un chasis para permitir la fácil inspección de todas sus partes.

Los coches Ceirano, contruidos por la firma G. Ceirano, de Turín, que cuenta en su haber con una gran experiencia en construcciones mecánicas, pertenecen a la categoría de coches de peso medio, que gozan, por sus cualidades, de gran popularidad.

COLE. — También expuso esta conocida fábrica norteamericana, uno de sus modelos, cuyas principales características son las siguientes: motor ocho cilindros en V, de 89 mm. de diámetro por 114 de carrera. Las culatas de los cilindros son desmontables, y el carburador tiene un tubo de reclinamiento para facilitar la evaporación de la nafta. Los sistemas de arranque, ignición y alumbrado son marca Delco y el carburador Stromberg, tipo especial Cole. Como todo coche moderno, la lubricación es forzada y la refrigeración del motor es muy eficiente, gracias a un amplio radiador eficazmente ayudado por una bomba centrífuga y ventilador de tres paletas. El embrague es del tipo de cono revestido con cuero y el cambio de marcha selectivo, tiene tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás.

Los largueros del bastidor tienen 152 mm. de profundidad; la distancia entre ejes es de 322 cms., y la huella 144 cms.

El freno de pie actúa por contracción sobre el tambor de la rueda trasera, y por expansión el de mano. Los elásticos delanteros tienen un metro de largo, y los traseros 1.75 metros, estando estos últimos montados debajo del eje. Todos los chasis se equipan con neumáticos cord 35x5 pulgadas, sin talón.

Regularmente se entrega con cada chasis, aparte de los accesorios normales e corrientes, un reloj y amortiguadores.

CHANDLER. — En el Stand de esta marca se exhibió un nuevo modelo, de la serie 22, que trae notables mejoras. Docientos partes del chasis han sido reforzadas, simplificadas o perfeccionadas. Entre estas mejoras merecen citarse especialmente la resistencia de los largueros del chasis, aumentada en un 37 por ciento; y las conexiones del árbol cardan lleva uniones universales del tipo flexible; el freno de mano trabaja ahora sobre la transmisión y no sobre las ruedas motrices, como hasta recientemente. El eje trasero es de nuevo tipo, reforzado, y de funcionamiento muy suave. También se ha mejorado el diseño y construcción de los ejes "paliers", dándoles mayor resistencia. La caja de velocidades también ha sido perfeccionada y el diferencial está provisto con cojinetes Timken, a municiones.

La carrocería y la apariencia exterior de este modelo también han sufrido innovaciones, suprimiéndose los antiguos estribos que unían los guardabarros traseros con los delanteros, reemplazándolos con el nuevo tipo de aluminio fundido, colocados independientemente. El radiador es más grande, y lleva el casco niquelado; los guardabarros son del tipo bombé, y los elásticos traseros, tipo modillón, son más largos, con lo que el coche adquiere mayor estabilidad y mejor apariencia.

CHEVROLET. — Exhibió dos modelos 490, uno con carrocería doble faetón y otro con carrocería sedan. El motor, de cuatro cilindros con válvulas a la cabeza, tiene 94 mm. de diámetro por 102 milímetros de recorrido. La tapa de los cilindros es

desmontable, y la lubricación es por inmersión y salpicadura.

El carburador es Zenith y la ignición por magneto de alta tensión. El arranque y alumbrado, sistema Auto-Lite, de dos grupos. Ambos frenos actúan sobre las ruedas motrices, donde van colocados tambores de 25 centímetros de diámetro. La trocha es de 1.45 metros y la distancia entre ejes de 2.60 metros. El equipo es completo e incluye todos los accesorios necesarios.

DUESENBERG. — Por primera vez se presentó al público portóño un modelo de estos automóviles, cuya característica principal es su motor de ocho cilindros en línea, cuyos cilindros tienen 72.2 milímetros de diámetro y 127 mm. de carrera, con válvulas en la cabeza de los cilindros, como asimismo el árbol de levas. También tiene este coche pistones de aluminio, y los frenos sobre las cuatro ruedas, hidráulicos, trabajan a un mismo tiempo. El motor desarrolla una potencia suficiente para obtener una velocidad de 130 kilómetros por hora. El modelo expuesto en el Salón lleva una carrocería tipo sport, con capacidad para cinco pasajeros.

ESSEX. — Este conocido automóvil, producto de la Hudson Motor Co., lleva como en años anteriores, un motor de cuatro cilindros, de mediana potencia, que lo hacen económico y manuable. El bastidor es muy reforzado y los clásicos de suspensión dan al coche un movimiento suave. El chasis expuesto en el Pabellón de las Rosas tiene carrocería doble faetón, con cinco asientos.

FIAT. — Esta conocida fábrica expuso seis modelos; dos coches de la serie 501, e igual número de las series 505 y 510.

El modelo 501, famoso por los innumerables triunfos obtenidos en sus dos años de existencia, lleva motor de 10|15 HP., 4 cilindros de 65 mm. de diámetro y 110 mm. de carrera o recorrido.

Uno de estos modelos está equipado con carrocería Spyder y con un torpedo de lujo el otro. El modelo 501, en condiciones normales, puede desarrollar una velocidad de 70 kilómetros por hora, la que puede ser aumentada a 95|100, reemplazando el motor de serie por uno tipo Spinto.

Del modelo 505 se exponen un torpedo y una limousine. Los motores de este modelo tienen, como el anterior, 4 cilindros y de 75 mm. de diámetro, por 130 mm. de recorrido.

Entre todos los modelos expuestos, se destacan los de la serie 510, con motor de 6 cilindros, que desarrollan 20|30 HP.

Uno de estos chasis está carrozado con una limousine de lujo, y el otro con un tipo ultramoderno de carrocería, muy popular en California, E. U. de N. A., de donde ha tomado su nombre. En realidad se trata de un derivado del antiguo tipo de carrocería conocido por "medio limousine", pero muy refinado y mejorado en su diseño y construcción, y es digno de notarse el que sólo se han empleado maderas argentinas en su fabricación.

FORD. — Esta firma reservó dos stands: uno para el coche Lincoln, cuya fabricación controlorea hoy, y un hangar en el cual se armó completamente un automóvil Ford cada 10 minutos, con el mismo procedimiento empleado en la fábrica.

El Lincoln está representado por un chasis, un doble faetón de siete asientos y una limousine de igual capacidad. Estos chasis llevan motor de ocho cilindros en V y tienen una serie de refina-

mientos que los colocan entre los primeros coches del mundo.

En la sección Ford se exhibieron un chassis, un doble faetón, una coupelet, un sedán, una voiturette y una limousine, y varios modelos de camiones equipados con carrocerías especiales de tipos abiertos y cerrados.

FRANKLIN. — Esta marca, cuya principal característica la constituye su motor enfriado por corrientes de aire, también expuso su último modelo en el Salón del Automóvil. La lubricación es por presión y el tanque tiene capacidad para 5.7 litros de lubricante. La ignición es del tipo Atwater-Kent y el embrague es tubular y el trasero del modelo semi-flotante. Los largueros del bastidor son de freno y los frenos actúan sobre la transmisión, el eje de pie, y sobre las ruedas motrices, el de mano. Esta fábrica entrega sus chassis con carrocerías doble faetón, voiturette, sedan y radster, y además de las herramientas y accesorios generalmente entregados con cada máquina, agrega un inflador de neumáticos accionado por el motor. Todos los modelos llevan neumáticos acordonados, sin talón, de 32 por 4 pulgadas.

SECCION REPUESTOS

En la sección Repuestos de la exhibición del Quinto Salón del Automóvil exponen las siguientes casas de la capital federal:

DARTIGUELONGUE Y TOULOUSE. — Presenta esta acreditada casa importadora el último modelo de los automóviles "Reo", un doble-faetón de 7 asientos, con motor de 6 cilindros a cuatro tiempos, con una potencia nominal de 24 HP.; un camión "Reo" con motor de 4 cilindros y chassis reforzado, que puede cargar tonelada y media y alcanza a una velocidad de casi 40 kilómetros por hora; un lujoso y completo "side-car" Harley Davidson y un modelo de carrera de la popular bicicleta "Alcyon", construido expresamente para los caminos de nuestro país, vale decir, reforzado en todas sus líneas, sin detrimento de la elegancia consagrada, del tipo de la máquina "Alcyon".

RECHT Y LEHMANN. — Exponen el pequeño vehículo "Nemo", automóvil minúsculo y liviano accionado por una quinta rueda; un vulcanizador "Vanderpool" que une a su practicidad la sencillez; cuatro tipos de bicicletas: un tipo de carrera, "Tour de France", que es reproducción de la máquina que obtuvo el triunfo en la última "Vuelta de Francia", un tipo de pista, sumamente liviano, un tipo de turismo, de elegantes líneas y un tipo para niños. Se ven también en el "stand" de esta casa, un ingenioso dispositivo especial para demostrar el funcionamiento de piñones de autos, motos y bicicletas; faroles eléctricos accionados por la rueda de la bicicleta; cornetas "Kifo" y un aparato natafuego "Minimax".

PIRELLI S. A. P. — La Sociedad Anónima Pneuáticos Pirelli que ha establecido una casa filial en la Argentina, importante establecimiento en el cual trabajan más de doscientos obreros, exhibe una colección de artículos de goma y de los conocidos Pneu Pirelli, de los tipos liso, record, antiderapant, Libico y tropical.

O. GORI Y COMPANIA. — La casa O. Gori y Compañía expone un tipo de lujo R, con accesorios completos, de la bicicleta "Bianchi"; un tipo S, de viaje; otro tipo S, sin cárter; un tipo de máquina de carrera en pista, un modelo M, tipo

"Vuelta de Italia", otro modelo L. para señora, etcétera.

Figuran también en el "stand" un tipo D. de la bicicleta "Raleigh", máquina inglesa bien conocida, una bicicleta "Gloria" también inglesa y un motorcito D.K.W. que, aplicado fácilmente a la rueda trasera de cualquier bicicleta, la convierte en una motocicleta liviana.

SIMON HERMANOS. — En la instalación de esta casa en el Quinto Salón del Automóvil figuran modelos del difundido carburador francés "Solex" y del extinguidor de fuego "Knock-out".

COMPANIA INTRODUCTORA DE BUENOS AIRES. — La Compañía Introdutora de Buenos Aires expone el denominado "As de Goma", o sea una cámara fabricada de goma pura que contiene el aire suficiente para obtener la misma elasticidad que las cámaras de aire, evitando los pinbiertas. Se exhiben también en este "stand" fotografías y certificados de un "raid" hecho con un automóvil Dodge, por Buenos Aires, Río Negro, Pampa, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Santiago del Estero, y un buen conjunto de herramientas diversas.

ALEJANDRO DE ANGELIS. — En esta instalación se muestran una bicicleta alemana "Adler" con su equipo completo y otra dotada de un motorcito "Parvus", de fabricación italiana. Figura también un modelo de la bicicleta italiana "Veronese" a doble suspensión elástica, con gomas llenas, especial para campo y servicios pesados.

Asimismo, pueden verse en esta "stand" accesorios diversos para automóviles y bicicletas, destacándose el elástico "Titanic" y los aros de pistón "Hi Speed".

ENRIQUE ROSENTHAL. — Este importador exhibe una novedad alemana: la bocina para automóviles "Vulkan", accionada por un pequeño electromotor. La excelente presentación de este artículo hace que el "stand" llame la atención al público.

FEDERICO SCHIFF. — El señor Schiff, representante general en la Argentina del extinguidor de incendios "Total", marca alemana, exhibe distintos modelos de este ingenioso aparato, compuesto de dos recipientes de metal, uno de los cuales contiene una mezcla de bicarbonato de soda y tierra arcillosa de España y ácido carbónico el otro.

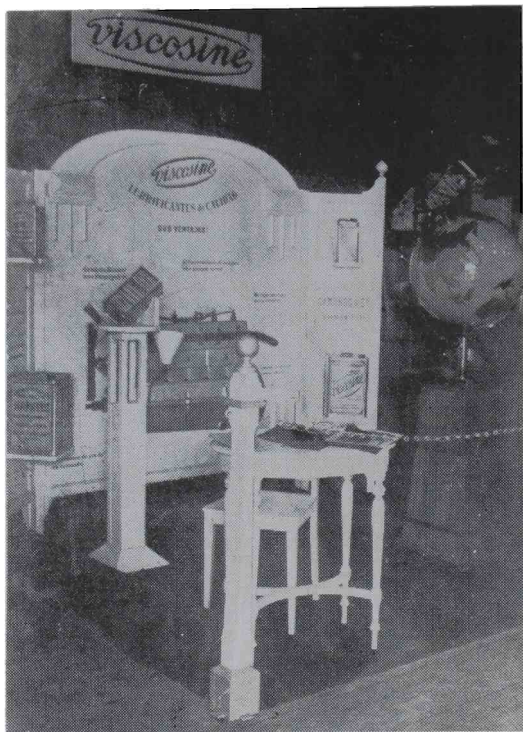
Da una idea de la eficacia de este extinguidor el hecho citado por el señor Schiff de que en Alemania, la ciudad de Charlottenburg, cuya población es de 300.000 habitantes, se halla protegida por una dotación de 500 aparatos "Total".

STORNI Y COMPANIA. — En este "stand" que lleva sobre su entrada en grandes caracteres la palabra "Febo" se exhiben faros y faroles para automóviles de todos los tipos conocidos desde los más económicos hasta los lujosos. Se ven también accesorios diversos para autos, tales como robinetes, bombas para inflar neumáticos, manómetros, adornos para radiadores, etc.

SOCIEDAD ANONIMA TECNICA Y COMERCIAL. — La instalación de la Técnica y Comercial en el Quinto Salón del Automóvil constituye un exponente del buen gusto a servicio de una propaganda comercial justificada.

Figura un globo terráqueo sostenido por cuatro grandes latas de aceite "Mobiloil", bien conoci-

do por los automovilistas que aprecian sus ventajas sobre los similares, demostradas prácticamente en la marcha del motor.



Una instalación en la sección repuestos

CAMOSSO Y COMPAÑIA. — Los aceites lubricantes "Viscosine" que importa la firma Camosso y Compañía figuran en este "stand" con una serie de muestras en las que puede advertirse la pureza del producto.

WALTER STEPHAN. — Exhibe este representante el antiguo y bien conocido magneto "Bosch" fabricado por la casa Roberto Bosch, de Stuttgart (Alemania).

Figuran también en el mismo "stand" varios tipos de bujías, reflectores, instalaciones de luz y arranque.

DUNLOP. — El nombre Dunlop es símil de "buen neumático", lo cual no extrañará si se sabe que esta casa inglesa es la que creó el primer neumático para automóviles.

Exhibe las siguientes cubiertas Dunlop: de tela común para motos de talón grande en la medida 28 x 3; Cord, con talón grande en la medida 28

por 3; Cord, del tipo sin talón, para camiones; Cord, para llantas con o sin talón. Tiene, además, cámaras coloradas para automóvil, en forma ovalada; llantas maeizas Dunlop, del tipo común o gigantes, es decir, una sola llanta para reemplazar dos llantas gemelas en las ruedas traseras; ruedas de acero con aro amovible para cubiertas con o sin talón; bombas de aire a mano y de pie; artículos para vulcanizar, etc.

WESTERN ELECTRIC CO.—Una de las instalaciones más visitadas de la sección repuestos y accesorios ha sido, sin duda, la de esta poderosa empresa que expuso, entre otros, varios aparatos completos de radiotelefonía, sobre cuyo funcionamiento se impuso amablemente al público.

Asimismo, esta casa expuso varios modelos de las baterías Eveready, un instrumento de medir Weston y una serie de aparatos mata-fuego "Py-rene".

PABLO KRESS Y COMPAÑIA. — Esta casa alemana exhibió en el Quinto Salón los dos tipos de autos de turismo que importan: los Hansa-Lloyd 8/26 y 18/60 HP.; varios camiones desde 1/2 hasta 5 toneladas, de los cuales varios pudieron ser vistos en el gran desfile de rodados que realizó el Touring Club Argentino en Mayo próximo pasado y el tractor Hansa-Lloyd, que arrastra en

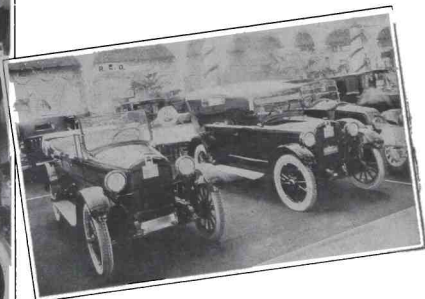
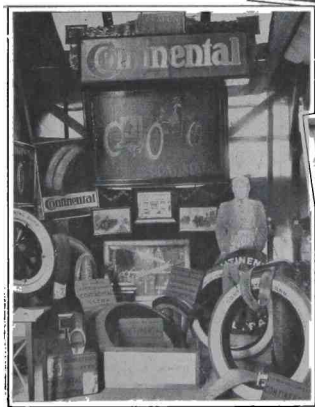
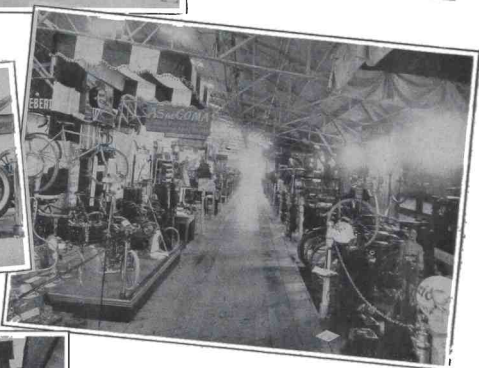
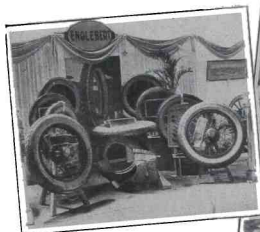
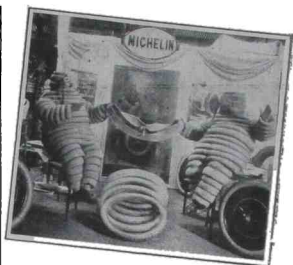
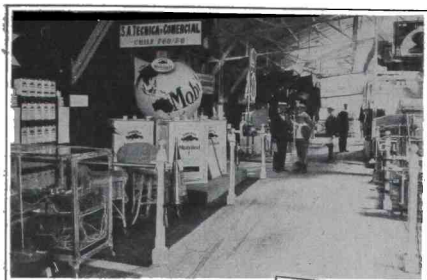
buenos caminos hasta 15,000 kilogramos y ara con 15 rejas de 8" a una profundidad de 10 centímetros, 1 hectárea por hora en terreno llano y blando.

MESTRE Y BLATGE. — La firma Mestre y Blatge expone una interesante colección de accesorios, explosiones, reparación de cámaras y currios para automóviles de todas las marcas y varias especialidades para Ford.

Se encuentra en este "stand" todos los elementos necesarios para instalar un garage de planta moderna, en inmejorables condiciones de eficacia y economía.

LOHIGORRI HERMANOS. — Expuso esta casa tres tipos de coches: Chandler, Cleveland y Cole.

Por sus líneas elegantes y por los perfeccionamientos de que está dotado se destacó el Chandler tipo 22, de seis cilindros, que cuenta con muchísimas ventajas sobre los modelos anteriores.



Interesantes aspectos de la Sección Repuestos

HOUDRET Y COMPANIA. — Esta firma representa a la casa Englebert Neumáticos, de Lieja (Bélgica). Presenta varios tipos de neumático "Chevron Cordé" científicamente fabricado para evitar que el rozamiento y consiguiente calor quemé los hilos que forman la cubierta y despegue las telas.

MICHELIN Y COMPANIA. — La antigua y popular casa de Clermont Ferrand (Francia) ha hecho una buena instalación en el Quirno Salón a base de la difundida cubierta Cable Michelin, de la cual se exhiben distintos modelos perfeccionados lo mismo que neumáticos.

Vese también en esta "stand" la rueda do

disco Michelin, que tanta aceptación ha tenido entre las fábricas de autos de turismo y ciudad, como lo demuestra el hecho de anunciarse la llegada de coches Dudge, Overland, Studebaker, Voisin, Lancia, Citroen, etc., equipados con esas elegantes ruedas.

WEST INDIA OIL COMPANY. — La conocida empresa expone en su "stand" un surtido de muestras de la famosa nafta "Wico", bien apreciada por automovilistas, pilotos, lancheros, etcétera, y varios tanques bombas para nafta, querosene o lubricantes, de la marca "Gilver y Barker".

COMPANIA TRANSATLANTICA DE CAOUTCHOU (NEUMATICO "CONTINENTAL"). — En el "stand" de esta universalmente conocida y acreditada casa alemana se exhiben distintos tipos de la cubierta Continental Cord, para automóviles; cámaras de aire muelleadas Continental; cubiertas y cámaras para motocicletas; llanta maciza Continental para camiones; accesorios Continental para neumáticos y cubiertas Continental Cord Gigantes, para camiones.

COMPANIA IMPORTADORA SUIZA-SUD-AMERICANA. — En el "stand" de esta compañía pueden verse distintos modelos del magneto suizo "Scintilla" (Chispa), usado en sus máquinas por automovilistas famosos en pruebas de nombradía universal, tales como Ralf de Palma, Nazzari, Bordino y Ovides.

GINO BOCCI. — Una batería "Willard" y un aparato de radiotelefonía llevan público al "stand" de la casa Gino Bocci.

ANGLO MEXICAN PETROLEUM. — La sucursal de esta poderosa empresa instalada en la calle Entre Ríos expone un "stand" de muestras de los productos de la Anglo Mexican Petroleum Company, o sea la nafta "Energina" que se está vendiendo desde hace algún tiempo en esta plaza.

Se exhiben también fotografías de los pozos petrolíferos de la Compañía y de los barcos-tanques que la distribuyen por todo el mundo.

ALLEGRUCCI Y DI TELLA. — Estos consocios representantes de accesorios para automóviles expone una interesante colección de los mismos.

INDUSTRIA NACIONAL

La naciente industria nacional de accesorios y repuestos para automóviles, camiones, motos y bicicletas, ha tenido también una representación importante en el Quinto Salón del Automóvil y ha merecido juicios elogiosos de los visitantes, muchos de los cuales, posiblemente ni sospechaban que pudieran fabricarse en el país artículos tan perfeccionados como los expuestos.

Como un merecido estímulo a los esforzados industriales argentinos consignamos aparte, su contribución al Quinto Salón del Automóvil.

En el "stand" de la casa Argentiari se exponen dos carrocerías distintas, una montada sobre un 15 HP. Wolseley, tipo "cabriolet", y la otra sobre un 20-60 HP. Wolseley, de 6 cilindros, tipo doble-faetón.

Tanto en la elegancia de las líneas como en la solidez que revela la construcción, estas carrocerías no son en nada inferiores a las extranjeras.

Otro industrial argentino, que a la vez es inventor, el señor Roque Delloca, expone un pequeño mecanismo que ha sido ensayado con muy buen éxito para desempañar automóviles. Consiste este aparato en una brazadera central con dos engranajes, uno pequeño, de dos pulgadas y media, y el otro grande, de seis pulgadas. En los costados lleva dos carretes de bronce de 6 pulgadas por 3 y los atraviesa un eje de 1 1/4. Sobre el eje del pequeño engranaje se adapta un "criq" con mango de un metro; lleva un cable flexible, de acero, con una polea que se engancha. El aparato funciona por medio del "criq" y con un esfuerzo de unos 5 kilogramos arrastra unos 2.500. El punto de apoyo del aparato lo constituyen dos barrillas que se clavan cruzadas en el suelo hasta una profundidad de 60 centímetros.

La firma Pastorini, Delgado y Stella, propietaria de La Industrial, exhibe muestras de sus especialidades en aceites y grasas lubricantes para toda clase de motores, de las marcas "Tank" numerados del 1 al 8 y Castrolini.

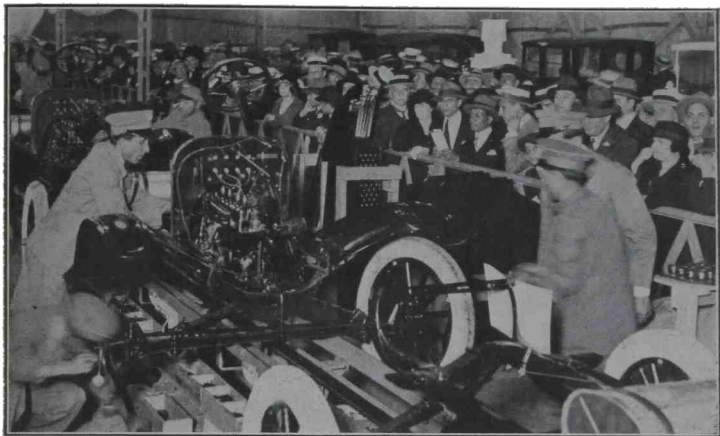
La conocida "Limousette Petrolini", que fabrican en gran escala los señores Petrolini Hermanos y que se adapta a los coches Ford, ha instalado un "stand" en el que muestra los distintos productos de su fabricación.

COMO SE ARMA UN FORD EN 10 MINUTOS

Una de las secciones que atrajo mayor cantidad de público durante el Quinto Salón, fué, sin duda alguna, la de la casa Ford, por la originalidad de mostrarse en ella en qué forma maravillosa la conocida empresa norteamericana arma un automóvil completo en poco más o menos 10 minutos, sobre la base de la división del trabajo y la especialización del operario en la tarea que le incumbe.

El "esqueleto" del coche es colocado sobre dos carriles de unos 30 metros de longitud e impulsado suavemente entre dos filas de operarios, descansados y atentos a su tarea. A cada hombre le corresponde una sola misión: asegurar un tornillo, colocar un eje, una rueda, fijar una pieza y no tiene que preocuparse por el resto de la construcción, en forma que al terminar el recorrido, el automóvil está ya en condiciones de ser ensayado.

Sería conveniente que los industriales que han presenciado esa exhibición sencillamente maravillosa, reflexionaran sobre la convenien-



Visitantes del salón recibiendo una enseñanza objetiva de la conocida ley económica de la división del trabajo, mediante la cual, cada 10 minutos se arma un auto "Ford" completo

cia de implantar en sus talleres, en la escala necesaria, el mismo sistema, con lo que eviden-

temente ganarían en cuanto a rapidez de la producción.

UN ESTUDIO INTERESANTE

LOS PROBLEMAS FUNDAMENTALES DEL CAMINO

C. Sense

Un distinguido profesional que se oculta bajo el pseudónimo de C. Sense, con el objeto de facilitar el estudio y la discusión de los problemas relacionados con la vialidad en nuestro país, ha reproducido en un folleto bien presentado y con importantes correcciones el estudio publicado recientemente en el diario "La Prensa" y en estas mismas columnas, con el título de "Los problemas fundamentales del camino".

Es plausible la resolución del autor, por cuanto este trabajo aporta nuevas e importantes consideraciones y elementos de juicio para la solución de los problemas de referencia.

A juicio del autor, resolver lo que se ha dado en llamar "el problema de los caminos", significa, en realidad, resolver una serie de cuestiones o problemas fundamentales. De estas cuestiones, algunas son susceptibles de soluciones definitivas inmediatas, y otras presentan varias soluciones posibles, dentro de las cuales deberá circunscribirse la discusión futura de esos problemas. El método de investigación empleado por el autor consiste, pues, en clasificar los problemas relacionados con el camino, y llegar, por sucesivas eliminaciones de los que presentan soluciones definitivas inmediatas, a circunscribir la discusión en un número reducido de cuestiones.

A estos efectos clasifica el conjunto de dichos problemas en tres grupos, que son:

1.º grupo. — Problemas técnicos: 1.º Construcción de caminos; 2.º Conservación de caminos; 3.º Trazado de caminos.

2.º grupo. — Problemas financieros: 4.º Fuentes de recursos; 5.º Monto a invertir; 6.º Emisión de títulos.

3.º grupo. — Problemas legales administrativos: 7.º Acción de los distintos poderes; 8.º Jurisdicción de los caminos; 9.º Organización administrativa.

El autor trata luego estos problemas, ordenada y separadamente, extrayendo de los trabajos presentados al reciente Congreso de Vialidad lo que ellos contienen como propio a los fines propuestos, y teniendo en cuenta, a la vez, las soluciones que a idénticos problemas se ha dado en los Estados Unidos de Norteamérica, país que el autor toma como modelo para el estudio de estas cuestiones, con preferencia sobre cualquier nación europea, por la similitud de caracteres físico-geográficos de su territorio, por la analogía de su producción y, por lo tanto, de sus transportes, por la semejanza de su organización político-administrativa y, además, porque recientemente ha atravesado el período de crecimiento en que nosotros estamos.

El breve espacio de que disponemos no nos permite resumir las conclusiones a que se llega en este interesantísimo trabajo. Son de parti-

cular importancia aquellas que se refieren a la construcción y conservación de caminos, por cuanto contrariarían opiniones muy difundidas sobre estos asuntos fundamentales; se destacan por su novedad las referentes al trazado y clasificación de los caminos; y merecen especial atención aquellas que tocan nuestro régimen jurídico, administrativo y financiero, para la

ejecución y conservación de obras públicas en general y de vialidad en particular.

La documentación del autor es abundante y completa; los aportes originales son numerosos; y las diversas cuestiones han sido tratadas con facilidad y soltura; todo lo cual hace que la lectura del trabajo que comentamos resulte agradable a la par que útil.

Un automovilista precoz



Tenemos el agrado de presentar a nuestros lectores al automovilista más joven del mundo: se llama Carlos María Rodríguez, y frisa en los seis años de edad. De su pericia como "chauffeur" informa el certificado de conductor que le fué otorgado por la municipalidad de Vicente López. El simpático niño, vinculado a la familia del miembro de la C. D. del Touring Club Argentino, don Matías R. Sturiza, maneja admirablemente un Ford de 20 HP. con la soltura de un conductor consumado.

Decididamente, los niños de hogaño no son como los de antaño. Los de la novísima generación del siglo XX nacen, podría decirse, soñando con los aeroplanos y automóviles. Na-

da tendría de particular que mañana se hablase de un niño aviador. La precocidad se manifiesta en la infancia de acuerdo con las tendencias y los gustos de cada centuria. Hoy ya no nacería un Mozart...

Felicitamos al niño Rodríguez por su destreza en el manejo del automóvil. Ha venido al mundo bajo una constelación propicia. ¡Quién sabe qué llegará a ser mañana cuando sea grande!... ¡Si se pudiera adivinar el destino de los niños! Pero las puertas del porvenir están cerradas para nosotros con sello impenetrable.

Signo de los tiempos: ¡un niño automovilista!

CONSORCIOS CAMINEROS

SU PROPAGACION EN LA REPUBLICA

Ya hemos dado cuenta en otro número de este órgano, del proyecto de ley presentado a la legislatura de la provincia de Buenos Aires, tendiente a la constitución de juntas vecinales de fomento de la vialidad.

En la provincia de Entre Ríos se ha llevado a la práctica otra iniciativa semejante, con la diferencia de que es el Poder Ejecutivo mismo quien aparece encabezando el movimiento en favor de la constitución de consorcios camineros que reemplazaran a las comisiones de puentes y caminos.

La duración de tales consorcios será indefinida, considerándose subsistente mientras cuenten con más de diez socios y a los efectos de su misión, serán considerados como agentes generales del gobierno.

Los fondos estarán formados por las cuotas voluntarias de los asociados y con los recursos que puedan proporcionarle el gobierno. Los socios suministrarán los materiales de construcción y elementos de trabajo, herramientas,

máquinas, personal. Se crearán además derechos de pasajes y otros impuestos para el aumento de los recursos destinados a la mejora de los caminos.

Una comisión directiva compuesta de siete miembros dirigirá y administrará las juntas vecinales, con la obligación de reunirse cada quince días o con más frecuencia, según las necesidades del caso, para estudiar los presupuestos de las obras proyectadas y los planos respectivos, los que serán elevados a la aprobación de una oficina de obras públicas.

La comisión directiva vigilará, además, y dirigirá directamente los trabajos.

Las asambleas se reunirán cada cuatro meses para considerar las necesidades de las zonas.

Los consorcios que deseen obtener la ayuda pecuniaria del Estado, su reconocimiento por el mismo y el otorgamiento de la personería jurídica, deberán organizarse de acuerdo con los estatutos aprobados por el P. E.

Este acordará a cada consorcio un subsidio equivalente al monto de la recaudación que el mismo perciba, hasta la suma máxima de pesos 5.000.00. Al recabarse el subsidio deberá presentarse una planilla demostrativa de las contribuciones abonadas, de los materiales y útiles de trabajo. El consorcio que faltare a sus compromisos, perderá el derecho al subsidio.

Cuando existieran obras de conservación muy costosas y que por esto se considerara oportuno el cobro de un derecho de tránsito o peaje, éste deberá acordarse y determinarse por el P. E., debiendo invertirse íntegramente su producto en la conservación de la obra y vías de acceso.

Los consorcios deberán igualmente elevar anualmente al P. E. una nómina de sus socios, el balance de su movimiento económico y una planilla de las obras ejecutadas. Si se omite el cumplimiento de esta formalidad, el P. E. suspenderá la entrega de los subsidios pendientes y no acordará otro hasta su cumplimiento.

Es evidente que el propósito que inspira la iniciativa de que damos cuenta, no puede ser sino loable; pero la forma práctica de su realización, no la consideramos del todo acertada.

La eficacia de las juntas o comisiones vecinales de fomento vial depende, en primer tér-

mino, de la prontitud con que acuden a remediar las necesidades del tráfico local. Cuando el Estado toma ingerencia directa en la realización de una obra, la previa tramitación engorrosa a realizarse para llevarla a cabo, malogra a veces la obra misma.

Los consorcios camineros se resentirán bien pronto del error de su organización y de su control. Supeditados en su acción directa a un trámite burocrático u oficinesco, su obra tiene que ser lenta, tardía y embarazosa. Dependientes directamente del gobierno provincial y con atribuciones para proponer gravámenes, no es improbable que susciten conflictos y choques con las autoridades municipales locales. ¿Cuál es la relación que existirá entre un consorcio caminero y el poder comunal respectivo? Y si el consorcio tiene que funcionar independientemente de toda autoridad local, ¿cuál es la línea divisoria?

Acogemos con simpatía el pensamiento inspirador del acto del gobierno de Entre Ríos, pero mucho tememos que en la práctica no den los consorcios el resultado esperado, por los defectos de su organización que han de repercutir sobre la eficacia de su acción misma.

Procédase a constituirlos en otra forma más directa y simple, y sus resultados serán otros.

PROGRESO DE LA RADIOTELEFONIA

UNA PRUEBA INTERESANTE

La difusión, verdaderamente popular, que la radiotelefonía ha alcanzado entre nosotros, ha culminado recientemente con una prueba a to-

Kremesek de la sucursal Westinghouse.

La prueba consistió en la recepción de transmisiones radiotelefónicas desde el coche en



das luces interesante: nos referimos a la instalación de un aparato radiotelefónico en un coche Studebaker, hecho por el ingeniero A.

movimiento. El ensayo se realizó con pleno éxito en los paseos de Palermo, empleándose a dicho fin un equipo receptor regenerativo,

con dos amplificadores y un alto parlante, montados sobre un automóvil de tipo turismo, cuyo parabrisas servía de sostén a un conjunto de alambres dispuestos paralela y horizontalmente a manera de antena. La batería de acumuladores del automóvil suministraba la energía eléctrica necesaria para la ignición del filamento de las válvulas.

Una estación de aficionados transmitió trozos de óperas y piezas de baile por radiotelefonía, reproduciéndose en alta voz en los aparatos citados, mientras el coche se ponía en

marcha, sin interrumpirse la recepción, no obstante las trepidaciones y el ruido de las bujías del motor.

Repetida la prueba con transmisiones procedentes del teatro Coliseo, se obtuvo el mismo satisfactorio resultado.

La recepción se efectuó sin conexiones en el circuito de tierra.

Este hecho permite inducir la multiplicidad de usos y aplicaciones de la radiotelefonía en un futuro próximo.

La teoría del velocímetro para la lubricación

Estudio realizado por la Oficina Técnica de la Vacuum Oil Company

La segunda teoría equivocada y sin fundamento para elegir la calidad adecuada de aceite, ha sido llamada "teoría del velocímetro". En otras palabras, lo único necesario para determinar la calidad de aceite que debiera usarse, sería regirse por el cuenta kilómetros montado en el tablero automóvil y después de haberse hecho cierto recorrido, cambiar el aceite que está usando por el que le sigue en orden de mayor densidad.

Esta teoría está basada en la idea que después que un motor haya rendido un cierto servicio, el desgaste de las superficies metálicas requieren el uso de un aceite más denso que el que se usaba en un principio. Más aún, que el progreso del desgaste y la necesidad de lubricantes más densos, pueden predecirse para toda marca de automóvil, basándose en el número de kilómetros recorridos.

Si a esa hipótesis se aplica la prueba científica consistente en un análisis desde el punto de vista de la ingeniería, se notará que se ha basado en lo siguiente:

Suposición Errónea N.º 1

Que para todas las marcas y modelos de motores, en todas las condiciones de servicio, el desgaste en sí, ocurre en un mismo grado.

Esta suposición descuida enteramente el hecho que hay gran variación en las calidades de materiales usados para la construcción de cilindros, pistones y aros de pistón de las distintas marcas de automóviles y que difieren asimismo en detalles, dimensiones y procedimientos de fabricación.

Debe ser evidente que las variaciones en cualquiera de los factores citados, afectarán grandemente el tiempo necesario para cierto desgaste y por lo tanto que carece de fundamento el basarse en el kilometraje realizado para determinar la calidad adecuada de aceite.

Sabido es que, en igualdad de condiciones, el coeficiente de desgaste de los pistones de aluminio es muy distinto al de los que son de hierro fundido y que el procedimiento y cuidado con que se templan y acaban los cilin-

dros y pistones ejercen una influencia inequívoca sobre su duración. Algunos automovilistas no prestan ni el más mínimo cuidado a sus motores y manejan sus coches siempre a altas velocidades, mientras que hay otros que dan debida atención a su lubricación y los manejan con cuidado.

Se desprende de lo que antecede que, de basarse solamente en un kilometraje dado para determinar la calidad de aceite conveniente a todas las marcas de automóviles, sería una aberración enteramente desprovista de todo fundamento lógico y por lo tanto sin garantía.



Cómo la construcción y el cuidado del automóvil afectan el desgaste de su motor

Suposición Errónea N.º 2

Que a partir del primer uso de un motor nuevo, el desgaste es uniforme y va en aumento progresivo y proporcional al número de kilómetros recorridos.

Cuando los motores son nuevos, las superficies de fricción sólo son pulidas según el método o métodos empleados para el terminado de tales superficies.

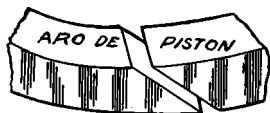
La condición ideal sería acabar las superficies aludidas de manera que no dejaran traza alguna de la herramienta que se emplea para pulirlas durante el curso de su fabricación.

Los métodos generalmente empleados para la producción de motores de automóviles en cantidades, no admiten superficies pulidas en alto grado. Además el tiempo requerido para ello aumentaría desde luego el costo de producción y el producto tendría que venderse más caro.

Del examen hecho de coches nuevos de va-

rias marcas por ingenieros mecánicos peritos, se ha probado en una forma terminante que los motores sólo alcanzan cierto grado de pulimentación; por consiguiente, cuando el comprador recibe su automóvil, las superficies de fricción aún están algo ásperas.

Por esto es que es necesario que todo dueño de automóvil nuevo debiera recorrer los primeros 1.000 a 1.500 kilómetros a velocidad y carga moderadas, permitiendo que así las superficies de fricción se desgasten lo suficiente para que adquieran su pulido definitivo. Durante este tiempo, sin embargo, no es necesario lubricar con aceite más fluido que el recomendado para condiciones corrientes.



Con el uso el aro del pistón se ajusta perfectamente a la pared del cilindro

A medida que las piezas se desgastan, el juego entre ellas excede, aunque poco, al necesario en condiciones ordinarias.

Pasado este estado transitorio de ajuste y de haber alcanzado las referidas superficies de fricción, su grado final de tersura, el desgaste sucesivo durante los millares de kilómetros que se recorran, será muy poco si se atiende debidamente a la lubricación. De modo que, si el desgaste pasa de lo normal, tal desgaste es la consecuencia del escaso valor lubricante del aceite usado o en muy raros casos, debido a una construcción defectuosa o al empleo de materiales de inferior calidad.

Cuando el desgaste ha llegado a tal grado que el movimiento de los aros de pistón dentro de su ranura sea perceptible, el golpe lateral del pistón tiende a aumentar rápidamente. Al llegar a este punto, es cuando suele empezar el inconveniente del bombeo de aceite, debido a que el juego ha alcanzado proporciones tales que no hay aceite, cualquiera que sea su cuerpo o carácter, que impida el mal citado o evite el escape de los gases por entre los aros.

En resumen, considerando el progreso del desgaste, tenemos el primer período durante el cual es leve pero rápido; luego el período de desgaste normal que depende en gran parte de la forma eficaz y correcta en que se lubrica el motor, y finalmente, el desgaste continuado y progresivo debido al juego de los aros en sus ranuras, aumenta rápidamente el consumo de aceite.

Todo desgaste excesivo debiera interrumpirse inmediatamente y ser corregido mediante las reparaciones del caso o reemplazando las piezas gastadas.

Suposición errónea número 3

Que sólo el juego del pistón y de sus aros, pueden determinar la calidad del aceite correcto.

Si bien es cierto que para poder calificarlo de correcto para la lubricación de determinada marca de motor, es necesario que el cuerpo del aceite sea tal que cierre el espacio libre entre el pistón y sus aros y la pared del cilindro e impida el escape de la mezcla explosiva en todas las condiciones de trabajo. Además, hay otros tres factores de igual importancia que deben considerarse al seleccionar la calidad adecuada de aceite para cualquier motor de explosión.

El primero es su temperatura de funcionamiento, sobre la que ejercen influencia; el objeto a que se destina el motor, su sistema de enfriamiento, las dimensiones del cilindro, la disposición de sus válvulas y otros detalles de construcción.

El segundo es la facilidad con que el sistema de lubricación permite el uso de aceite de distintos cuerpos.

Sabido es que ciertos sistemas de lubricación se prestan mejor que otros al uso de aceites fluidos, mientras que otros tipos funcionan mejor con aceites densos o medianos. Es también cierto que en algunos casos, debido a particularidades del sistema de lubricación, el empleo de aceites densos puede ser desastroso a causa de su falta de distribución en ciertas condiciones de trabajo.

El tercer factor es la formación de depósito de carbón. Debido a ciertas características de diseño, hay motores que no consumen del todo los aceites densos. El resultado es depósito excesivo de carbón, lo que no ocurre cuando se le lubrica con aceites más fluidos. Esta condición es agravada cuando se emplean aceites más densos para salvar el desgaste.

En otras palabras, hay tres factores muy importantes que, además de la luz entre los pistones y sus aros y la pared del cilindro, afectan la selección del aceite de calidad correcta, y que pueden denotar la conveniencia de no usar aceites densos.

Suposición errónea número 4

Que con el uso de aceites densos en motores gastados se corrige el bombeo de aceite.

Bombeo es el término generalmente aplicado cuando un motor consume mucho aceite. En muchos casos las consecuencias se traducen en fallas de las bujías y casi invariablemente en la formación de depósito de carbón.

Cuando el referido bombeo ocurre en automóviles que han trabajado satisfactoriamente con anterioridad, algunas veces se usan aceites lubricantes más densos para reducirlo.

Es un hecho que aceites densos son consumidos con más lentitud que los fluidos, lo que ocurre independientemente del grado de desgaste del motor. De manera que si se cambia la calidad del aceite por otra de más cuerpo, ésta será consumida en cantidad proporcionalmente excesiva.

Por consiguiente, cuando tal aceite llega a las cámaras de combustión en cantidad ex-

siva, no es consumido íntegramente y forma grandes depósitos de carbón.

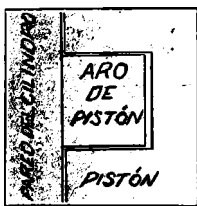
Así es que, si la construcción del motor fuera tal que no se pueda usar un aceite denso estando el motor en buenas condiciones, por ser excesiva la formación de carbón, peor re-

El grado de desgaste, sin embargo, puede aumentarse por imperfecciones mecánicas de diseño o construcción o por descuido de operación.

3. El espacio libre entre la pared del cilindro y el pistón y sus aros no son los únicos



Aspecto áspero de los cilindros, pistones y aros de pistón cuando un automóvil es nuevo



Después del periodo transitorio de ajuste las superficies quedan relativamente pulidas.



Por denso que sea, no hay aceite que corrija un exceso de desgaste de los aros de los pistones.

sultaría emplearlo cuando el desgaste le permitiera llegar en exceso a las cámaras de combustión.

Cualquier detalle de construcción que fuere contrario a uso de aceite grueso para la lubricación del motor de un automóvil o camión cuando nuevo, será todavía después de cierto tiempo de servicio y, por lo tanto, dicha calidad de aceite debe desecharse.

De lo expuesto, encontramos que la selección del lubricante adecuado para motores de automóviles y camiones a base del kilometraje realizado, es erróneo por las siguientes causas:

1. El desgaste no es constante en todos los motores. — Varía con su diseño, calidad del material, acabado que se le da en la fábrica, y el cuidado que se le presta durante el servicio. El desgaste depende en gran parte del valor lubricante del aceite empleado.

2. El desgaste no puede medirse por el recorrido kilométrico. — El acabado que en la fábrica se da a las piezas móviles es un factor muy variable, especialmente cuando son fabricados en grandes cantidades y, por otra parte, es muy distinto el cuidado que dedican a los coches sus respectivos dueños. El uso del lubricante adecuado, siempre contribuirá a reducir el desgaste.

factores que determinan la elección del lubricante adecuado. — La temperatura de funcionamiento del motor, la distribución del aceite y el carácter del mismo con respecto a la formación de depósito de carbón son de igual importancia.

4. Ningún aceite — prescindiendo de su densidad — puede cerrar el espacio entre el pistón y sus aros y la pared del cilindro, excesivamente gastados, contra el bombeo de aceite. — La recomendación de usar un aceite más denso después de pasado el primer periodo de servicio de un motor nuevo, es admitir que la calidad originalmente recomendada no era la adecuada.

Resumen

El aceite de calidad correcta es el que corresponde con exactitud a las condiciones de la temperatura de trabajo del motor, de su distribución, de cierre del espacio entre la pared del cilindro y el pistón y sus aros y que en el uso deje depósitos mínimos de carbón. Además que por su uso reduce el desgaste al mínimo.

Tal aceite debe rendir una lubricación eficaz bajo todas las condiciones de servicio y mientras sea útil el motor. Cuando el desgaste sea excesivo, reparaciones adecuadas sólo salvarán sus efectos.

EL AUTOMOVILISMO EN SANTA FE

FUNDACION DE UN CLUB

El 24 de Agosto último quedó constituida en Santa Fe una asociación de carácter deportivo cuyos fines principales tienen por objeto el fomento del automovilismo. Esta entidad, titulada "Santa Fe Automóvil Club", obtuvo del Gobierno de la Provincia, con fecha 9 del pasado mes de Octubre el carácter de persona jurídica. Su primera Comisión Directiva es la siguiente:

Presidente, Ing. Ernesto J. Mai; vicepresidente, Ing. Celestino Monnier; secretario, Ing. Carlos A. Mai; prosecretario, señor Remo Dal Maso; tesorero, señor Vicente Lupotti; protesorero, doctor Justino Gómez; vocales: doctor Alberto Yost, señores Juan Tramezzi, Roberto Sarsotti, Juan Arijón y Atilio Copes.

Diehas autoridades en su última reunión, resolvieron pasar una comunicación dando cuen-

ta de la constitución del club automovilístico a todas las instituciones similares del país.

Como signo de la difusión del automovilismo en el interior de la República, la precedente noticia no puede ser más significativa.

Corresponde agregar que el iniciador de la idea es subdelegado del Touring Club Argentino en Santa Fe, en el desempeño de cuyo cargo ha revelado plausible consagración, por lo que cabe anticipar la marcha próspera del Club santafecino.

LA VIALIDAD EN MISIONES

CONSTITUCION DE UNA COMISION EN VILLA VENECIA

En la colonia de Villa Venecia, departamento de Cerro Corá, Territorio de Misiones, se ha constituido una comisión vecinal de fomento de la vialidad.

Es sobrado elocuente el hecho de que el primer movimiento colectivo que se organiza en aquella lejana población, sea para construir caminos, lo cual viene a demostrar que el primer paso que dan los pueblos en formación, es para reclamar vías de tránsito que los pongan en comunicación con los centros civilizados del país y con los mercados de consumo.

La iniciativa de constituir dicha comisión fué tomada por los señores Bonetti, quienes han instalado allí un establecimiento agrícola-industrial. A dicho fin enviaron una circular a los colonos más caracterizados concebida en los siguientes significativos términos: "Siendo una obra tan importante como vital, a la que el Gobierno Nacional ni Comisiones de Fomento cooperan, tenemos forzosamente que valernos de nuestros propios medios. Debemos hacer pre-

sente que ya se han adherido y firmado su ingreso en la nueva Sociedad ciento treinta y cinco padres de familia, haciéndole también notar que el camino es el primer paso en la senda de la civilización y del progreso. Con buenos caminos se impulsa la industria y el comercio, transportamos nuestra producción, estrechamos el contacto con los centros de consumo y podemos mandar nuestros hijos a las escuelas."

Los organizadores del movimiento nos informan que hace veinte años se radicaron en Cerro Corá y que desde entonces luchan por obtener la mejora de la vialidad, en vista de que las autoridades no cooperan al progreso de aquellas lejanas comarcas abandonadas a su suerte.

El ejemplo del vecindario de Villa Venecia es digno de aplauso y el Touring Club Argentino, consecuente con su programa, ha de prestarle todo su apoyo para el logro de sus legítimas aspiraciones.

La vialidad en la Provincia de Buenos Aires

CREACION DE UNA OFICINA DE ESTADISTICA

El Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires ha dictado recientemente un decreto concebido en los siguientes términos:

"Considerando que la vialidad de la provincia entraña un problema de orden público, a cuya solución debe propender la gestión del gobierno, concertando un plan orgánico y metódico para el estudio y ejecución de las obras que, armonizando con las imperiosas necesidades de las zonas, provea futuras exigencias y contribuya al desenvolvimiento real de sus intereses y fomento de sus riquezas.

Que es indispensable completar la acción técnica con las leyes generales de la vialidad que contemplen el estado actual y futuro de la misma, en sus aspectos económico y social.

Que, no obstante la acción eficaz, pero aislada de los gobiernos municipales, la intervención directa y determinante en lo concerniente a vialidad, ha de corresponder al gobierno de la provincia, por los cuantiosos recursos que las obras pertinentes requieren.

Que, como elementos básicos para el trabajo inicial y desenvolvimiento posterior que presuponen los anteriores considerandos, es necesario disponer de todos los datos y antece-

denes deducidos del análisis de las obras realizadas hasta el presente, anotando sus resultados y enseñanzas, como asimismo de todo otro elemento concurrente a la mejor solución del problema del mismo.

Que el conocimiento de tales elementos importantes para la realización de nuevas obras, no lo es menos para la conservación de las existentes, como también para facilitar los trámites, estudios y trabajos inherentes a la construcción de puentes y caminos en la provincia.

Que ya el P. E., por decreto de Mayo 12 de 1922, ha hecho constar la circunstancia de no existir aún un organismo que contribuya con carácter permanente al conocimiento inmediato y directo de las diversas zonas de la provincia.

SE DECRETA:

La Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, organizará una sección especial de estadística, encargada de la compilación y estudio de todos los datos y antecedentes relacionados con la vialidad en la provincia.

La misma Dirección elevará para su aprobación un plan general de trabajo a realizar por

esta sección, teniendo en cuenta fundamentalmente la necesidad de adquirir inmediatamente la información relacionada con el estado actual de la red caminera.

Aparte del estudio particular de todos los elementos, la oficina considera, entre otros, los siguientes de carácter general: legislación actual, clasificación por zonas y por partidos de los caminos existentes según categorías y materiales constructivos con indicación de su estado de conservación; clasificación por zonas y por partidos de los puentes y alcantarillas; clasificación por zonas y por partidos del rodado y su circulación; desviación de caminos, recursos invertidos en la construcción, conservación y administración de los caminos y obras de arte, sean de carácter nacional, provincial o municipal; características geológicas y meteorológicas de las zonas; cosechas de cereales y cargas transportadas; proyectos de obras de vialidad en la provincia aprobadas y no ejecutadas.

La Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos hará cumplir las funciones de la nueva oficina con el personal de su dependencia que estime necesario.

Aunque la denominación de oficina de esta distica dada a la sección creada no es la que exactamente define su función técnica, la precedente disposición revela un concepto positivo y científico de la vialidad, problema que ha dejado de ser empírico para constituir una alta y seria cuestión de gobierno.

Sin la previa clasificación de las zonas, el conocimiento de sus áreas de cultivo, su porvenir económico, la naturaleza del suelo y del subsuelo y otros antecedentes de igual importancia, no es dable acometer la ejecución de un vasto sistema de obras públicas de carácter más o menos duradero. La construcción de caminos públicos presupone un previo planteo del problema en todos sus términos y bajo todos sus aspectos, a fin de que el trazado de las redes se ciba a las líneas directrices de la producción, del comercio y de la industria y obre como un factor de desenvolvimiento económico.

Los modernos y sanos conceptos gubernativos en que está inspirado el decreto del P. E. bonaerense, tienen que merecer forzosamente la aprobación general, tanto más, cuanto que tienden a asegurar la eficacia de las obras a realizarse.

CAMINOS INTERPROVINCIALES

ENTRE TUCUMAN Y CATAMARCA

La prensa tucumana y catamarqueña ha comentado favorablemente el proyecto de construir un camino que partiendo de Trancas, de la línea del ferrocarril Central Norte Argentino, llegará a Santa María, en la provincia de Catamarca.

Los trabajos principales a realizarse, serán en jurisdicción de la provincia de Tucumán, de Concepción al kilómetro 50, debiendo hacerse en su mayor parte trabajos de afirmado de canto rodado y ripio, en una extensión de 11 kilómetros.

Se construirá sobre el arroyo Chirimayo, un puente metálico de 40 metros de luz, y otro sobre el arroyo del Calafo, de 20 metros. Se hará también las obras complementarias de desagüe, emparejamiento.

En los kilómetros 28, 32, 42 y 47 se construirán casillas de madera para peones camineros encargados de la conservación de la vía.

La obra está presupuestada en \$ 160.000.

Los trabajos a ejecutarse en la provincia de Catamarca son relativamente de escasa importancia, teniendo en vista diversos factores favorables, como ser la firmeza del suelo, la dureza de la roca en que éste descansa, la escasez de lluvias, el poco tráfico y el estado de conservación del camino actual y la carencia de corrientes de agua permanente, que hacen fácil la construcción del camino y su conservación.

Sobre la ladera, en la Cuesta de Chilcas, se construirán parapetos o vallas de seguridad, arreglos generales, emparejamientos, desde el kilómetro 70 al 104.

La importancia de esta vía interprovincial finca en que dicho camino facilitará e intensificará el activo tráfico comercial e industrial de la zona favorecida, en la que está situado Andalgalá, que es un punto recomendado por la benignidad de su clima y al que acuden turistas procedentes de las regiones limítrofes en cantidad creciente.

MEJORA DE CAMINOS EN FORMOSA

PROPOSITO DEL NUEVO GOBERNADOR

El nuevo gobernador del territorio de Formosa ha adelantado el propósito de consagrar su atención a la reparación y construcción de caminos, a cuyo efecto gestionará la constitución de comisiones vecinales, convenciendo a los pobladores de que muchas obras pueden llevarse a efecto por el esfuerzo propio y que es rutinario y demostrativo de abandono y de falta de espíritu progresista el esperar constantemente

que todo lo facilite el gobierno.

Formosa es seguramente uno de los territorios más abandonados del gobierno federal. Progresar con lentitud, sin las muestras e impulsos de adelanto que aparecen en los territorios australes. Y no es porque carezca de fuentes de prosperidad susceptibles de aprovechamiento industrial. Entendemos que el suelo es apto para el cultivo de la caña de azúcar y,

en general, de las variedades agrícolas propias de la zona tórrida. Funciona allí desde hace años una destilería de alcohol industrial y en el interior hay establecimientos ganaderos importantes.

¿A qué se debe, pues, el estancamiento de Formosa? En primer término, a la falta de medios de comunicación. El ferrocarril a Embarcación se construye lentamente y la vialidad en el interior es casi nula. ¿Qué hacer cuando no hay caminos? El progreso se aletarga y la vida misma se estagna. Formosa crece vegetativamente como los árboles de sus selvas.

Bien haría el nuevo gobernador en cumplir con lo prometido, es decir, en impulsar la vialidad, llevando a la práctica la doctrina del es-

fuerzo propio, de la acción privada, de que parece convencido, según propia declaración.

Efectivamente, muchas obras pueden llevarse a cabo mediante la acción particular, sin necesidad de la ayuda del gobierno, como lo estamos comprobando a diario. Falta que nazca el pensamiento para que la voluntad social lo haga suyo y lo encarne en una obra útil. Falta que un hondo afán de progreso sacuda el alma colectiva para que las ideas fecundas se transformen en actos, movimientos, corrientes de acción, fuerzas vivas, realidades mejores.

Los vecindarios de Formosa han de responder al llamado que a su espíritu de progreso se dirija y más si ese llamado parte del representante del gobierno federal.

EL TOURING CLUB ARGENTINO

SUS FINES

VENTAJAS QUE OFRECE A SUS SOCIOS

El "Touring Club Argentino", fundado en 1907, tiene por objeto:

- 1.º—El mejoramiento de la vialidad;
- 2.º—El fomento del turismo; y
- 3.º—La difusión de los modernos sistemas de transportes en la República Argentina.

Para el logro de estos propósitos, la Institución dirige su acción en el sentido de:

- a) Propender a la construcción de caminos, a su conservación y a toda clase de estudios y trabajos que respondan a estos fines;
- b) Estimular y apoyar la acción privada encaminada a resolver el problema de los caminos, en armonía con la acción gubernativa.
- c) Fomentar el arbolado de los caminos públicos.
- d) Agitar permanentemente la opinión nacional en torno a la vialidad, en todas las formas de la propaganda escrita, para arribar a soluciones prácticas.
- e) Publicar guías, mapas y todos los trabajos relativos al turismo;
- f) Gestionar de las autoridades nacionales, provinciales y municipales la construcción y conservación de los caminos en general, así como todas aquellas leyes, ordenanzas o medidas, que factilen y reglamenten la circulación de rodados;
- g) Recopilar y ordenar toda clase de informaciones convenientes para el trazado de itinerarios de viajes, excursiones, etc.;
- h) Colocar indicadores en los sitios peligrosos, pasos a nivel, etc., para evitar los riesgos del tránsito;
- i) Organizar un servicio de primeros auxilios para casos de accidentes, reservado a los socios del "T. C. A.";
- j) Hacer arreglos con los hoteleros, talleres de reparaciones, vendedores de piezas de repuesto y demás elementos de locomoción, donde se considere conveniente;

k) Realizar convenios con los ferrocarriles y compañías de navegación, para conseguir disminución en las tarifas de transporte para toda clase de rodados pertenecientes a socios;

l) Negociar bienes raíces y realizar todas aquellas adquisiciones que sean necesarias para la buena marcha de la asociación;

m) Haceros representar por delegados de diversas categorías en todas aquellas ciudades o pueblos donde lo juzgue necesario

Las ventajas que ofrece a los socios, son las siguientes:

1.º—El "T. C. A." sostiene una oficina de informaciones sobre itinerarios de viajes, estado de los caminos y todo lo relacionado con el turismo y las vías de comunicación, a la cual pueden dirigirse los asociados en procura de los datos que deseen obtener.

2.º—Reducciones en los precios que se cobran en los hoteles, garages, depósitos de nafta, etc., afiliados a la Institución.

3.º—Abono gratuito a la Revista Mensual del "T. C. A.", órgano oficial de la entidad, que tiene a sus lectores al corriente de todo lo que se relaciona con los fines de la misma.

4.º—Envío gratuito de la "Guía General" de Caminos editada por el "T. C. A."

5.º—Envío de la credencial de miembro del "Touring Club Argentino".

De modo, pues, que los socios recuperan muchas veces el valor de las cuotas pagadas, con los beneficios que gozan por las reducciones en los hoteles, garages, depósitos de nafta y demás establecimientos afiliados a la Institución; por el concurso de los Delegados, médicos, farmacéuticos, etc., en todas las localidades de la República y por el abono gratuito a la Revista Mensual, Mapas, Guías de Caminos y demás publicaciones del "T. C. A."

Cuota anual: \$ 10.—

Dr. Rodolfo S. Roccatagliata

MÉDICO CIRUJANO

CONSULTAS: de 2 a 5 p. m.

VICTORIA, 1114

Garage "La Porteña"

— DE —

LUIS STANTIEN e Hijo

Neumáticos, nafta, accesorios y taller mecánico.

2337, AVENIDA PEDRO LURO, 2337

65, Unión Telef., 65. MAR DEL PLATA



Continental Cord



Las Usinas CONTINENTAL han querido ofrecer algo extraordinario, aún a costa de sus beneficios. Han cumplido con su propósito. La cubierta CONTINENTAL - CORD es un producto fuera de lo común. No parece probable que se pueda producir una cubierta de más alta calidad.

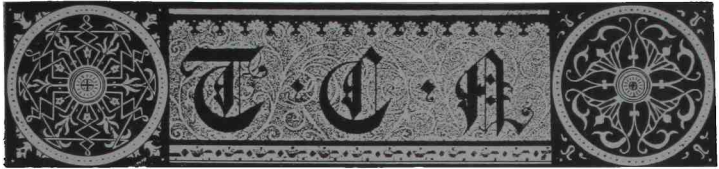
Continental

COMPAÑÍA TRANSATLÁNTICA DE CAOUTCHOUC

Soc. An.

BUENOS AIRES

1681 - LAVALLE - 1681



ADMINISTRACION

OFICINAS

Avenida de Mayo, 760. — Dirección Telegráfica: "Touring", Buenos Aires. — Unión Telefónica 2314, Avenida.

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Señor Ezequiel P. Paz
 Vicepresidente: Dr. Prudencia M. Clariá
 Secretario: Señor Rómulo Yegros
 Prosecretario: Ing. Esteban Tello
 Tesorero: Señor Pedro L. Balza
 Vocales:
 " Dr. Isidoro Ruiz Moreno
 " Dr. José Tomás Sojo
 " Dr. Domingo R. Morón
 " Dr. José María Martínez
 " Sr. Gaspar Cornille
 " Dr. Julio C. Borda
 " Ing. Pedro Bazán
 " Ing. Gabriel A. Salomone
 " Ing. Juan Molina Civit
 " Señor José M. Malaver
 " Señor Carlos Alfredo Torquast
 " Señor Matías R. Sturiza
 " Señor Pedro Valles
 " Señor Alberto Rozés
 " Señor Luis E. Zuberbühler
 " Ing. Ernesto Castellum
 " Señor Carlos W. Johnson.
 " Señor M. F. Davies
 " Ing. Saturnino Zemorain (hijo)
 " Señor Antonio Malaver

Suplentes:

SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACION

Presidente: Doctor Isidoro Ruiz Moreno; vocales: doctor Prudencia M. Clariá, doctor Julio C. Borda, ingeniero Pedro Bazán, doctor José Tomás Sojo, doctor José María Martínez, y señor Carlos Alfredo Torquast.

SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

Presidente: señor Luis E. Zuberbühler; vocales: señor Gaspar Cornille, ingeniero Ernesto Castellum, ingeniero Saturnino Zemorain (hijo), ingeniero Gabriel A. Salomone, señor Alberto Rozés y señor Américo E. Aliverti.

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Ingeniero Pedro Bazán, doctor Domingo R. Morón y señor Pedro Valles.

COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit
 Ingeniero Esteban Tello
 Director: Rómulo Yegros

ASESORES

Doctor Prudencia M. Clariá, doctor Isidoro Ruiz Moreno, doctor Julio C. Borda, doctor José Tomás Sojo, ingeniero Pedro Bazán, ingeniero Juan Molina Civit e ingeniero Esteban Tello.

AFILIADOS

CAPITAL FEDERAL

A. Bonelli y Cia. "Casa Beseh". — Cangallo 1462. Hace un descuento del 40 % sobre magnéticos y repuestos para los mismos; 20 % sobre accesorios para autos.

Alfombras, cortinados y doseles. — Antigua casa Montec de Lauragnatay y Esteban. — Cangallo 899 esquina Saupacha. — Descuento del 5 % sobre compras al contado.

Alfredo Roig y Cia. — Bicicletas, motocicletas, accesorios, etc., calle Cangallo 1152, concede una bonificación del 5 % a los socios del T. C. A.

Armanini y Fernández, casa de accesorios y repuestos para automóviles, Viadante 921, Talleres Humahuaca 4225. Concede una bonificación del 20 % a los socios del T. C. A.

Artículos para hombres, ex empleados de Bernasconi Hnos. Avenida de Mayo 672. Concede un 10 % de descuento, excepción en los saldos.

Artículos para Sports — GATH & CHAVES Ltda. (The South American Stores), por convenio celebrado con el Touring Club Argentino, esta casa concede un descuento del diez por ciento a los socios que efectúen sus compras en la Sección Sport, previa presentación de la respectiva tarjeta de identidad.

A. Witcomb y Cia., calle Florida, 364. Concede un 10 por ciento de descuento en la sección retratos y papeles al contado.

Camdessus y Cia. — Accesorios para automóviles, especialidades Ford. — Calle Lavalle 658. — Concede descuento del 20 % a los socios.

"Casa Ortigosa", de Arranz y de Pedro. — Calle Rivadavia 698. — Concede descuento del 10 % en artículos librería y útiles, de escritorio.

"Casa Vignes", de Modesto D. Sánchez. — Obras de arte, estatuas, mármol, bronce, porcelana, biscuit, mármol, etc. — Calle Florida 361. — Descuento del 10 % a los socios.

C. R. Mortara, alhajas, relojes, brillantes, platería. — Calle Florida 215. — Concede un descuento del 10 por ciento, a excepción de artículos en liquidación, alhajas y cadenas de oro.

Dentista—Señor Juan U. Carrea, Corriente 268.

Droguería y Farmacia del Pueblo, de A. Soullignac y Cia., calle Rivadavia 727-745, concede un descuento del 20 % sobre el valor de los análisis y 15 % sobre el importe de las recetas.

El Trust Joyero Relojero. — Carlos Pellegrini esq. Corrientes. — Concede descuento del 5 % sobre toda compra.

Fábrica de ornamentos—De Ricardo Tisi, calle Bolnes 293. Estampados construcciones en general de techos de zinc, pizarra y fibre cemento, chalets, cúpulas, manzardas, casillas galpones. Ciudad o campañas. Concede a los socios del T. O. A. el 5 por ciento de descuento.

Farmacia "Santa Lucía", Montes de Oca 602 esquina W. Villafaje.

Farmacia y Droguería "Italiana", Almirante Brown esquina Olavarría.

Con la presentación del respectivo carnet de socio, los miembros del T. C. A. gozarán, en las mencionadas farmacias, de los señores Juan Poncio y Cia., de los siguientes descuentos:

5 % "perfumería.
 10 % "específicos.
 20 % "recetas.
 20 % "óptica.
 20 % "análisis.

Fiat-Lux, establecimiento óptico de Tomás Nante, calle San Martín 280. Acuerda una bonificación del 10 % en el ramo de óptica.

Fotografía y Pintura de José Caffaro, calle Santa Fe 2385 y sucursal en Corrientes 2592, concede un descuento del 10 % a los socios sobre los trabajos de la casa.

George Mc. Hardy (Sucesión), calle Maipú 250. Artículos para sport en general. Concede un descuento del 10 % a los socios, con excepción de las secciones Sastrería y Camisería a medida. Suc. en Rosario, calle Santa Fe esq. Sarmiento.

G. Mirás. — Carruajes de paseo, servicio fúnebre, automóviles. — Balcarce 212 y Córdoba esq. Callao. — Descuento del 10 %, mitad en bonos canjeables de Ahorro Postal y mitad efectivo.

Grimoldi, Scaparra y Cia., calle Florida 118. Conceden un descuento del 10 % a los socios sobre compras de anteojos y lentes.

Heinlein y Cia. — Muebles, sábanas y baños. — Avenida de Mayo 1402-1500. Concede descuento del 7 %, excepción artículos propaganda.

Imprenta, papelería, litografía, etc., "ElBanco". — Calle San Martín esq. Sarmiento. — Descuento del 5 % sobre trabajos de imprenta y 10 % sobre artículos papelería.

Jacobo Feuser. — Librería, papelería e imprenta. — Calle San Martín 200. — Descuento 10 %, excepción artículos de taller y mapas.

Juan B. Mariscotti. — Artículos generales para hombre; concede 10 % de descuento. Excepción mercaderías en liquidación y perfumería en general. (Calle Rivadavia 2740).

Lacey & Sons, Maipú 95 esq. Bm. Mitre. Artículos para sport. Conceden un descuento del 10 %.

Librería "Hispano-Argentina". — Imprenta, papelería —Obras sociología, literatura, ingeniería, etc. — Calle Rivadavia 1731. Concede descuento 10 % a los socios del T. C. A.

"Los Angelitos". — Establecimiento de calzado de F. Harguindegy e hijos. — Esmeralda esq. Sarmiento. — Descuento del 5 % a los socios.

Mayorga Hnos. — Fábrica de carteras y marroquinería fina. — Concede un descuento del 10 % a los socios en su casa central y sucursales situadas en los siguientes puntos: Moreno 720, Esmeralda 389, Florida 518, Corrientes 843/53, y Esmeralda 81.

Max Glücksmann. — Callao y Bartolomé Mitre. — Concede 10 % de descuento sobre trabajos fotográficos, gramófonos, etc. Excepción artículos de la Kodak Ltd. y Victor T. Machine Co.

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515.

Moore y Tudor, calle Moreno 750-762, concede un descuento especial a los socios que efectúen compras en la sección repuestos y accesorios.

Moss y Cia. Ltda. (S. A.) Importadores de las zanjadoras The Martin. Conceden un descuento adicional del 5 % más a los socios del T. C. A. que adquieran estas zanjadoras. Calle Victoria 1582.

M. Recht y Lehmann, Maipú 72-82, conceden un descuento del 10 % a los socios sobre compras en las secciones, automóviles, bicicletas y motocicletas.

Muro y Cia. — Sastrería, calzados, sombreros, etc. — Bartolomé Mitre esq. Maipú. — Concede descuento del 5 % a los socios del T. C. A.

O. Gori y Cia. — Av. de Mayo 13002. Conceden un descuento del 10 % a los socios del T. C. A. sobre la compra de accesorios y repuestos únicamente.

Optica. — Charpentier y Cia., calle Cerrito 457; hace un descuento del 15 % a los socios del T. C. A., previa presentación de su tarjeta de identidad. — Trabajos de precisión garantida.

Papelería "San Martín", de Ricardo Varela y Cia. — Calle Esmeralda 420. — 10 % de descuento sobre compra de toda mercadería al contado.

Parada y Cia. — Ropa blanca, sombrerería, trajes, calzados, etc. — Perú 139. — Concede descuento del 10 %, exceptuando sombreros Stetson y sastrería de medida.

Paúl Hnos. — Establecimiento veterinario, Consultorio, laboratorio y droguería. Hacen una rebaja especial a los socios según los artículos. — Calle Maipú 25.

Pedro Bignoli. — Bazar, menaje, paraquetería, — Carlos Pellegrini esq. Sarmiento. — Concede descuento del 10 % artículos fantasía y 5 % sobre menaje, exceptuando artículos propaganda.

Pedro E. Mattaldi, calle Sarmiento 667. Artículos de viaje y talabartería. Concede un descuento del 10 %.

"Picadilly House". — Artículos para hombres. — Concede 10 por ciento de bonificación. — San Martín 176 y Pasaje Güemes.

Rafael Tacchi, neumáticos, vulcanización, repuestos, calle Entre Ríos 115, concede una bonificación especial a los socios.

Rodolfo Eisler. — Toda clase de artículos de metal; calle Rivadavia 1399. — Concede un 10 % de descuento sobre toda compra.

Sanatorio "Flores", calle Donato Alvarez 350. — Enfermedades nerviosas y mutales. — Descuento 10 por ciento a los socios del T. C. A.

Sastrería, camisería, sombrerería "Los Maragatos", de E. y F. Rodríguez Hnos. — Calle Sarmiento esq. Reconquista y Cangallo y Cerito. — Descuento del 10 % excepción artículos en liquidación o créditos.

Sastrería de Nicolás Tavani, calle Florida 211, concede un descuento del 5 % a los socios del T. C. A.

"Select", joyería, relojería, orfebrería. — Calomina y Biscaya. — Calle Suipacha esq. Corrientes. — Concede descuento del 10 % en toda compra.

Sombrerería y Camisería de Carlos Grattarola, calle Suipacha 428 y Carlos Pellegrini 373. — Descuento del 10 % a los socios.

Sombrerería y camisería, de Costoya y Cia. — Bolívar num. 197. Concede descuento del 10 % sobre mercaderías generales y 5 % sobre camisas, perfumería y saldos.

"The Handicap" — Sombrerería y camisería de A. Miranda y Cia. Calle Rivadavia esq. Maipú. — Conceden descuento del 10 %, excepción artículos reclame o liquidación.

"The Tipperary" — Artículos para hombre, calle Cangallo 529. — Concede 10 % descuento, excepción sastrería medida y sombreros Stetson.

"Tienda La Piedad", de Córdoba, Martínez y Cia. — Calle Bm. Mitre 1102, esq. Cerrito. Concede un descuento del 10 % sobre artículos en general y 5 % sobre perfumería, bazar y menaje. (excepción perfumería Coty, liquidaciones y saldos).

Walsler, Wald y Cia. — Joyería, orfebrería. — Calle Florida 664. — Descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

Zapatería "Elite", de Adrián Homar y Cia., calle Perú 27. — Despunto del 10 % y 5 % artículos de reclame.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AYACUCHO

"Garage E.", de Alberto Barbieri, cuenta con taller mecánico, soldadura autógena, vulcanización, ajuste, etc. Venta de nafta, aceites, grasa y carburo. Calle 9 de Julio N.º 614. Concede un descuento del 10 o/e a los socios del T. C. A.

BAHIA BLANCA (P. O. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Arigoni y Pucci, San Martín 400, hace un descuento a los socios del 10 por ciento.

Hotel—de Luis Godio y Cia., calle Brown 195, concede a los socios un descuento del 10 o/e sobre los precios establecidos para el público.

BALCARCE (P. O. Sud)

Hotel y restaurant—"Grand Hotel", de Odiaga y Eyherabide, concede un descuento del 15 o/e a los socios del T. C. A.

BANFIELD (P. O. Sud)

Médicos—Doctor Daniel Moreno.

Farmacia—"La Central", de Stéens y Alesón; concede un descuento del veinte por ciento a los socios. **Ferretería**—De Alfredo López, concede una rebaja del 5 por ciento a los socios del T. O. A.

BOLIVAR (P. O. Sud)

Accesorios de automóviles—Benito Fonto. Venta de automáticos y taller mecánico, concede a los socios del T. C. A. el 15 o/e de descuento.

CHASCOMUS (P. O. Sud)

Hotel—"Hotel Colón" hace un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A., espacio comedor para recepciones y banquetes.

CHIVILCOY

Farmacia—de Guillermo Sánchez. Concede un descuento del 15 o/e a los socios del T. O. A.

COLON (P. O. C. A.)

Garage de Pedro J. Lassalle, concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A.

CORONEL PRINGLES (F. O. Sud)

- Hotel—de Guillermo Espil hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 por ciento.
Garage y taller mecánico—de Melchor P. Beglietti, concede un descuento del 10 o/o a los socios.
Accesorios de automóviles. — Migana y Cortalesi, hace un descuento del 6 o/o sobre neumáticos ; 10 o/o sobre aceites, grasas y accesorios de automóviles.

JUNIN (F. C. P.)

- Hotel—"Hotel Buenos Aires", de Ramón López, concede el 15 o/o de descuento a los socios.
"Hotel Boma", de Augusto Gaspari; ubicado en la calle Sáenz Peña. Concede un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

LA PLATA (F. O. Sud)

- "Hotel del Comercio", de Ismael Martínez Luna, calle 51 esq. 9, concede un descuento del 15 o/o a los socios del T. C. A. y consta de habitaciones amuebladas, contando con un servicio comedor y competente.
"Hotel Argentino", de los señores Lambert y Grossman, calle 50 número 534/42 — Buñquetes, lanch, etc. — Conceden una bonificación del 15 por ciento a los socios del T. C. A.
"Sportman Hotel", de Ardini, Morandi y López, calle 54 núm. 6 y 7; concede un descuento del 20 por ciento a los socios del T. C. A., con un servicio especial y esmerado.
Confitería y Restaurant—"Fallet", de A. Philip y L. Pilliti, calle 7 esq. 49, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

LOMAS DE ZAMORA (F. O. Sud)

- Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Garera.
Garage y Cochera—De Demetrio Loguizamón, calle Portela entre Gral. Rodríguez y M. Castro; posee depósitos para guardar automóviles, bicicletas, etc.

LUJAN (F. O. Oeste)

- Casa de Accesorios para autos propiedad del señor Antonio León Douls, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A. que presenten su tarjeta de identidad, excepto en la nafta. Cuenta con surtidor a la calle y comodidades para vehículos. Calle Bartolomé Mitre número 1434.

MAR DEL PLATA (F. O. Sud)

- Automóviles y accesorios—de Juan Cambón, calle San Martín 2563, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 2 % sobre máquinas y 5 % sobre accesorios.

MERCEDES (F. O. Oeste)

- Hotel—"Hotel Nogués", concede un descuento del 15 por ciento a los socios.

MONTE (F. O. Sud)

- Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

- Hotel—"Hotel del Progreso" de Armand B. Listro, concede un descuento del 15 o/o a los socios.

SAN FERNANDO (F. O. C. A.)

- Farmacia—de Juan Domínguez, Calle Constitución 974, hace a los socios el descuento del 10 o/o.
Agencia de Navegación—Empresa de Navegación Isla de José Luciano y Cía., Canal San Fernando, concede a los socios el 10 o/o de descuento.

SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS (F. O. C. A.)

- Hotel—"Hotel Central", de Juan Bicetti, concede un descuento del 15 por ciento a los socios.

SAN PEDRO (F. C. C. A.)

- Taller mecánico y Garage, de Miguel A. Lapenda, hace un descuento, a los socios del T. C. A., del 15 por ciento.
Garage, de Francisco Baulies, calle Belgrano esquina Merano, concede, a los socios del T. C. A. una rebaja del 15 o/o sobre los precios establecidos para el público.

TANDEL (F. O. Sud)

- Garage y Taller Mecánico—de Nasarreno y Maggioli, Calle Sarmiento 847, concede un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A.

TRES ARROYOS (F. C. S.)

- Farmacia — "La Moderna" de J. Antonio Monaldo, calle Colón 501. Concede a los socios un descuento del 20 % sobre recetas y 10 % sobre específicos.
Fotografías. — Casa Azzi Hermanos; concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A., que efectúen sus compras en la mencionada casa, sobre artículos fotográficos.
Hotel — "Hotel Paris" de Benito Eloyhen. Acuerda a los socios del T. C. A. un descuento del 10 %.
Taller de vulcanizaciones, de Domingo A. Betanzo; otorga una bonificación del diez por ciento a los socios del T. C. A., sobre los trabajos realizados en su taller.

VICENTE LOPEZ (F. C. C. A.)

- "Parque Hotel", de Francisco Ferrer, concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. Argentino.

VILLA ELISA (F. O. Sud)

- Almacén—de Juan R. García, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

PROVINCIA DE SANTA FE

ARMSTRONG

- Médico—Doctor Julio de la Vega.
Farmacia—de Antonio Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 o/o.

CARADA DE GOMEZ (F. C. C. A.)

- Hotel y Restaurant, de Rosendo Casañas, otorga un diez por ciento de descuento a los socios del Touring Club Argentino.
Taller Mecánico y Agencia Ford, de Voegeli y Bessone; concede un descuento del 10 % a todos los socios del T. C. A. — Calle Lavalle 1023-33.

CORREA (F. C. C. A.)

- Farmacia "Diéguez", de José Diéguez, otorga una bonificación del 10 % a los socios.

HERSILIA

- Almacén y ramos generales de Juan Gruer, concede bonificación del 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

LAS BOSAS (F. C. C. A.)

- Taller de joyería, relojería y repuestos de neumáticos, de Miguel A. Mariotti, hace un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

RECONQUISTA (F. C. C. A.)

- Farmacia propiedad del señor Francisco Sellarés, calle General Obligado, concede un descuento del 10 por ciento a los socios.

ROSARIO (F. C. C. A.)

- Agencia Fiat y Pirelli — de Lucio Tavella, calle Sarmiento 754, concede una rebaja del 5 % sobre los precios establecidos para el público. Sobre neumáticos rebaja especial a establecerse en el acto de la compra.
Carrocerías y pinturas para automóviles de Vicente Stragliotti e hijos, calle Corrientes 1460, otorga una bonificación del 5 % a los socios del Touring Club Argentino.
Casini, calle San Martín y Rioja. — Concede un descuento del 5 % sobre mercaderías en general.
George Mc. Hardy (Sucesión), calle Santa Fe esq. Sarmiento. Artículos para sport en general. Descuento del 10 % a los socios, exceptuando las secciones Sastrería y Camisería a medida.

- "Hotel Mayo", de Pablo Ferranti, ubicado en la calle San Loranzo 1100, concede a los socios un diez por ciento de descuento, presentando su tarjeta de identidad. — Hotel que cuenta con un servicio esmerado y amplias comodidades para los señores pasajeros.

- Hotel y Restaurant "Comercio", de Fiorito y Alberto, calle San Martín número 370, conceden un descuento del 10 por ciento a los socios. Precios módicos.

- Taller Mecánico de Norberto Sonda, ubicado en la calle Italia 836, concede un descuento del 15 % a los socios del Touring Club Argentino, que presenten su tarjeta de identidad.

- Taller Mecánico y broncería de Albino Aliberti, ubicado en la calle General Mitre número 1384, concede una rebaja del 10 % a los socios del T. C. A.

Virgilio G. Olalla, casa de representaciones, comisiones y consignaciones. Importadores de los lubricantes "Touring Argentine". Otorgan una bonificación del 10 % a los socios del T. C. A. — Calle Santa Fe 953.

RUFINO (F. C. P.)

Martillero público. — Señor Alfredo Ocano, concede un descuento del 10 % a los socios.

SACANTA (F. C. C. A.)

Hotel y Garage de José Boetto y Cia., conceden un descuento del 10 % a los socios, sobre los gastos de hotel solamente.

SAN GERONIMO SUD (F. C. C. A.), PROV. DE

Hotel "Anglo Argentino", de Cristóbal Marovich, concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A., sobre los precios establecidos para el público.

SAN JAVIER (F. C. C. N. A.)

Farmacia de José Juan Cámara, calle San Martín esquina Santa Fe, concede un 10 por ciento de descuento a los socios que efectúen sus compras al contado, menos en específicos.

Hotel, de Juan Píol, ubicado en la calle Dr. de la Colina y 3 de Febrero, otorga una bonificación del 10 por ciento a los miembros del T. C. A.

Garage de Juan Zilli; concede un 10 % de descuento sobre las reparaciones de automóviles a los socios del T. C. A.

Médico Cirujano. — Dr. Héctor Gattini.

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oré.

SASTEE (F. C. C. A.)

Casa de automóviles, nafta y accesorios, de Armando y Pepino. Concede un descuento del 15 %, menos en la nafta y kerosene.

SUARDI (F. C. C. A.)

Hotel y Restaurant de Guillermo Gross; concede un descuento del 10 por ciento a todo socio del T. O. A.

VILLA CARAS

Taller Mecánico de Juan E. Vidal; concede una bonificación del 15 % a los socios del T. O. A. presentando su tarjeta de identidad.

VILLA CONSTITUCION (F. C. C. A.)

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

Farmacia de H. E. Sivori, concede un descuento del 15 por ciento a los señores socios, previa presentación de su tarjeta de identidad.

PROVINCIA DE CORDOBA

CORDOBA (Ciudad)

Hotel—"Gran Hotel Victoria", de Pantaleón Andruet, hace un descuento a los asociados al T. O. A. de 15 oje.

Garage "Overland", de Bresciani y Gómez, calle 9 de Julio 842. — Córdoba.

CORRAL DE BUSTOS (F. C. C. A.)

Autos de alquiler. — Maximino Passelli, concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

COSQUIN

Hotel—"Cosquín Hotel", de Antonio Harrozo, hace un descuento del 15 oje a los socios.

DEVOTO (F. C. C. C.)

Doctor Ecteban Q. Bacigalupo, atiende gratuitamente a los socios del T. O. A., que presentan su tarjeta de identidad.

Farmacia Europea, de Emilio J. Orso. Hace un descuento del 25 por ciento a los socios del Touring Club Argentino, que presenten su carnet de identidad.

HERNANDO (F. C. C. A.)

Hotel de Florencio Dellapianni, Boulevard San Martín; concede una rebaja del 10 % sobre los precios establecidos para el público.

LABOULAYE (F. C. P.)

Escritor. — Robustiano Reyna y Almandes, favorecen con un 10 % de descuento a los socios.

Hotel de los señores Bendayan y Cia.; sobre los precios establecidos para el público, conceden 10 % de descuento a los socios.

Farmacia del señor Tomás L. Scott, hace un descuento del 10 % a los miembros del T. C. A.

LAS VARILLAS

Garage de Julio Tristany, especialidad en composuras de automóviles; venta de accesorios en general; concede a los socios un descuento del 10 oje.

MOLDE

Casa Aliada de Roberts Hermanos, Molde, (F. C. P.)

MOYEROS (F. C. C. A.)

Hotel y Restaurant "Priotti", de Tomás Priotti, calle Buenos Aires; concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

MORRISON

Taller mecánico de José Francisco Bessone; concede a los socios un descuento del 15 por ciento.

RIO CUARTO

Hotel—"Hotel Universal", de Angel Fécila, concede a los socios un descuento del 15 por ciento.

Hotel Moderno—de José Mercori, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 15 oje sobre los precios establecidos.

Gran Garage, de Antonio Ovidés, hace un descuento a los asociados del T. C. A., de un 10 oje sobre sus gastos.

Hotel España, de Emeterio Cot; hace un descuento a los socios del T. C. A. de 20 por ciento.

SAN FRANCISCO

Farmacia de Francisco B. Bié; hace un descuento del 10 por ciento a los socios, sobre los precios establecidos para el público.

VILLA DOLORES (F. C. P.)

Automóviles. — Señores Iglesias y Toyssedou, conceden un descuento del 10 % a los señores socios.

Farmacia de Medardo Varela y Cia., otorga a los asociados una bonificación del 10 %.

VILLA MARIA

Hotel—Marti y Creaux, hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

Hotel "Universal", de José Innocenti, hace un descuento del 15 oje a los socios del T. C. A.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

PARANA

Médico. — Doctor Emilio Icasati.

Hotel. — "Hotel Sanguinetti", de Angel Sanguinetti, Calle San Martín esq. Plaza de Mayo, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

Garage y taller mecánico. — De Francisco Cardú, Calle Laprida número 250; hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

PROV. DE MENDOZA

MENDOZA (F. C. P.)

Hotel de Italla, ubicado en la calle Las Heras 748, propiedad de los señores Franceschini Hermanos; otorgan un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino. — 2.ª categoría.

Hotel y conftería "Americana", de los señores Luis Nissolini y Bachmann, calle San Martín y Mitre; conceden un descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

TUCUMAN

"Savoy Hotel". — Arrendatarios Eluchans y Steindl. Cuenta con 120 habitaciones y grandes comodidades. Concede un 20 % de descuento a los socios del T. C. A.

TERRITORIOS NACIONALES

Gobernación de Misiones

POSADAS (F. C. N. E. A.)

Agencia de Navegación—de Juan B. Melá.
 Farmacia—de César Acardi, hace un descuento del 15 por ciento a los socios.
 Garage de Sánchez y Sturich, Calle Colón 201, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 10 oje.
 "Hotel Iguazú". — Sucesión L. D. López, calle Colón número 343; servicio esmerado, cocina de primer orden, baños fríos, calientes y otras comodidades, otorga un diez por ciento a los socios.
 "Palacio Hotel", reúne grandes comodidades y hace un descuento del veinte por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

Neuquén

SAN CARLOS DE BARILOCHE

Hotel "Los Lagos"—de Camilo Garza, hace un descuento a los asociados al T. O. A. del 20 oje sobre los precios establecidos.

Gobernación del Chaco

RESISTENCIA

"Hotel Italiano", de Aldo Mozziati, calle General Ve-cha y 25 de Mayo, concede a los socios del T. O. A. un 10 oje de descuento.

Chubut

COMODOBO RIVADAVIA

Hotel Colón, de Arturo Bruzio, concede a los socios del T. O. A. un descuento del 10 por ciento sobre los precios establecidos para el público, disponiendo de toda clase de comodidades.

CAMARONES

Garage — de Julio Sempredoni, de Camarones, 5 oje de descuento a los socios.

TRELEW

Hotel—de Juan Martino, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 5 por ciento.

Artículos para automóviles: de Bragar y Klemm, hace a los socios del T. C. A. un descuento del 5 oje.

Accesorios de automóviles—Casa de respuestas para automóviles de Carrasco y Suárez, concede a los socios un descuento del 5 por ciento.

"Hotel Piramides", de Luis Marzullo, en Trelew (Chubut), la casa dispone de 26 piezas para pasajeros, 3 W. O. y dos cuartos de baños, hace un descuento del 15 oje a los socios del T. O. A., y 20 oje a los mismos con automóviles.

MALASPINA

Hotel, de Simón Finat y Cia., el más importante de la zona; buenas habitaciones y servicio esmerado; hace un descuento a los socios del T. O. A. de un 10 oje sobre sus gastos.

Gobernación de Río Negro

SAN ANTONIO OESTE

Hotel—de Enrique Parades, calle Comercio, a los socios del T. O. A. les concede un descuento del 10 oje sobre los precios establecidos para el público.

Gobernación de La Pampa

GENERAL ACHA

Farmacia de Luciano Gandini, hace un descuento a los socios del T. O. A. del 20 oje sobre sus compras.

Farmacia de Manuel Silva, concede un descuento del 20 oje a los asociados de esta Entidad.

Hotel "Nuevo París", de Pérez y González, concede un descuento del 10 % a los socios del T. O. A.

GENERAL PICO

Hotel de Ernesto Zanoni, concede un descuento de 10 oje a los asociados del Touring Club Argentino.
 Garage de Antonio Stábil, General Pico; concede 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

QUEMU-QUEMU (F. C. P. y O.)

Restaurant "Castelli", de Juan Castelli, situado a media cuadra de la Estación. Servicio esmerado; 10 % de descuento a los socios del T. C. A.

REPUBLICA DEL PARAGUAY

ASUNCION

Hotel—"Hotel Cosmos" de Aragoni Hnos., Otéms- seq. Estrella, concede el 10 oje a los socios.

VILLA ENCARNACION

Hotel—de Federico Engel, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. O. A.

REPUBLICA DE CHILE

PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihue)

"Hotel Llanquihue", de Enrique Braemer, cuenta con comodidades para los turistas que visiten aquella región; hace un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

Fotografía y librería, de Germán Wierderhold, ubicada en la calle Del Salvador, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS

BUENOS AIRES

- Adolfo Alsina
- Asul
- Bahía Blanca
- Balcarce
- Banfield
- Baradero
- Barcelomé Mitre
- Bernal (F. C. S.)
- Bolívar
- Bragado
- Cabildo
- Carmen de Areco
- Carmen de Patagones
- Ceresal Pringles
- Coronel Brandzen
- Coronel Durrage
- Coronel Vidal, F. C. S.
- Charlone
- Córdoba
- Castelli
- Castilla
- Coronel Suárez
- Chacabuco
- Chivilcoy
- E. Lavalle (F. C. M.)
- El Paraíso
- Est. Valdes
- Est. Vitorriá
- General Arenales
- Gral. Guido (F. C. S.)
- General Rodríguez
- General Paz (Ranchos)
- General Villocas
- Guaminí (F. C. S.)
- Huanguelén
- Henderson
- Juárez
- Junín
- José O. Paz
- La Plata
- Luján
- Líncoln
- Las Flores
- Las Heras
- Lobosía (F. C. S.)
- Lomas
- Maipú
- Mar del Plata
- Mercedes
- Miramar
- Monte
- Merlo
- Marcos Paz
- Necochea
- 9 de Julio
- Olavarría
- Pehuajó
- Pergamino
- Punta Alta
- Pila
- Quilmes (F. C. S.), Mi-
trec 721
- Quilmes (F. C. O.)
- Rivers
- Rawson
- Rojas
- Saavedra
- San Miguel
- San Enrique
- San Nicolás
- " Nicanor Insúa
- " Luis J. Vázquez
- " José F. Quincoces
- " Juan Patalagoyti
- " Antonio D. Estévez
- " Pedro Rithner
- Dr. Francisco Garday
- " Pedro Malgor
- " Miguel J. Marimón
- " Rodolfo N. Ibarra
- " Augusto Roux
- Dr. Carlos M. Espil
- Sr. Benito Pita
- " Miganne y Cortalezzi
- Dr. Santo L. Gutiérrez
- Sr. Antonio B. Costa
- " Silvestre Capalbé
- " José M. Bianc
- " Justiano Casares
- " José Ventura Arrue
- " Pedro Espil
- " Enrique Betassa
- " Terecio Bonatti
- Dr. Luis Grisolia
- " Teodoro M. Peñarasa
- Sr. J. Santiago Silva
- " Leopoldo M. Seco
- " S. O. Galán Dehesa
- Sr. Ricardo Bacarezza
- Dr. José Vitturo
- " A. Venegochea-Chaves
- Dr. Obedio H. Castro
- Sr. Ulpiano García
- " A. Mauricio Correa
- Sr. David H. Maitland
- Dr. Lor. V. Aguerregaray
- " Joaquín L. Baracola
- " Ricardo Solari
- " José A. Altube
- Dr. Lucio Scalzo
- " Florentino L. Baroa
- " Anacleto Pérez
- " Arturo Alba
- " Antonio R. Chiacconi
- " Antonio Segadanes
- " Pedro T. Acevedo
- " Ricardo Otamendi
- " Luis Stantien
- " Paris Giannini
- Dr. Saturnino M. Zayas
- Dr. Ramón N. Márquez
- " Francisco P. Prack
- " Juan B. Barriola
- " Pablo Boissie
- " Juan Calandra
- " Ramón A. Rondón
- " Vicente J. Gallo
- " Francisco Della Valle
- " Anastasio V. Lure
- " Rómulo Patrón Biazur
- " Daniel A. Salinas
- " Ernesto L. Otamendi
- " Enrique R. Maillar
- " Andrés P. Sanguiant
- " Ernesto R. Boltón
- " Francisco M. Lirbarac
- " Cipriano P. Vital
- " Pedro E. Scala
- " Accencio Elorza
- " Guillermo Frier

San Antonio de Areco. . . " Fernando Speroni
 San Vicente . . . José M. Orrranna
 Tablada . . . Sr. Carlos Potti
 Tandil . . . " Juan Francisco Mujica
 Temperley (F. C. S.) . . . " J. L. Fernández de la Puente.
 Tigre . . . " Andrés S. Marabotte
 25 de Mayo . . . " Lorenzo Arriau
 Zárate . . . Dr. Julio Rojas Boer

CATAMARCA

Catamarca, calle Salta 958 L. Bustamante
 Chumbicha . . . Sr. Pedro Buenador

CORDOBA

Arcis (F. C. C. A.) . . . " Carlos Godoy e Ibarra
 Calchín (F. C. C. A.) . . . " Juan Losano
 Camilo Aldao (F. C. C. A.) . . . " Juan Zorzenon
 Córdoba . . . Sr. José Dianda
 Corral de Bustos . . . " Dante Ardiani
 Freyre (F. C. C. A.) . . . " Jorge A. Sola.
 Hernando . . . " Alfonso A. Ferrero
 La Ocaira . . . " M. García Dardar
 Laboulaye . . . " Eduardo Móthol
 Leones . . . " Atruro A. Benvenuto
 Morteros . . . " Oscar Laviasa
 Morrison . . . " José M. Valenzuela
 Río Cuarto . . . " Damián G. Blanco
 San Francisco (F.O.A.) . . . " Pedro Castellano
 Villa Dolores (F. C. F.) . . . " Benito Iglesias (h.)
 Villa María (F.C.C.A.) . . . " Jorge Coen

CORRIENTES

Ituzingé . . . " Ricardo Portela
 Santa Lucía . . . Santiago M. Soloaga

ENTRE RIOS

Culón . . . Sr. Carlos R. Galina
 Concordia . . . " Héctor Baltar
 Concordia . . . " Mariano J. Mendiburu
 Gualeguay . . . " Antonio D. Arena
 Paraná . . . " Dr. Emilio Itcasati.
 Paraná, San Mart. n 489. . . Dr. José María Sola (h.)
 Villaguay . . . " Bernardine Zaburlin

MENDOZA

Lavalle . . . Sr. César Cipriano Ibáñez
 Mendoza . . . Ing. Emilio L. Rosas

SAN LUIS

Oncarán (F. C. P.) . . . " Luis Giovannoni
 Villa Mercedes (F. C. P.) . . . " Pascual Tavazzot

SANTA FE

Angélica . . . Sr. Rafael Cappelli
 Arequito . . . " Enrique Destefani
 Casilda (F. C. C. A.) . . . " José Cullaso
 Cañada de Gómez . . . " Walter Voegeli
 Carcarañá (F. C. C. A.) . . . " Germán E. Brosi
 Carlos Pellegrini . . . " Francisco D. Pons
 Ceres (F. C. C. A.) . . . " Juan Aguirre
 Correa (F. C. C. A.) . . . " Santiago M. Alberdi
 Eltonto . . . " Dionisio Laplace
 Fisherton (F. C. C. A.) . . . " Luis A. Pratolongo.
 Fortín Tostado (A.) . . . " José Vignolo
 Godoy (F. C. C. S. F.) . . . " Silvio Rossi
 Grütly (F. C. S. F.) . . . " Felipe R. Madoery
 Herailia . . . " Marcelino Urmemeta
 Ibarlucea (F. C. C. C.) . . . " Francisco A. Pouari
 J. B. Molina (F.C.C.C.) . . . " Benito Napoli
 La Rubia (F. C. C. A.) . . . " Blas P. Pendiveni
 La Salada (F. C. C. O.) . . . " Jorge S. Vesco
 Los Sembrados . . . " Juan Cappelli
 María Juana (F. C. C. A.) . . . " Carlos y V. Barralle
 Pilar (F. O. S. F.) . . . " Alberto Betta
 Rafaela . . . Dr. Samuel Borda
 Reconquista . . . " Eduardo Moreno
 Roldán (F. C. C. A.) . . . Hugo J. Ceretti
 Rosario . . . " Iródo J. Rouillé
 Rosario . . . Alberto Tamburini
 Rosario, Córdoba 951 . . . " Luis A. Pratolongo
 Rosario, 25 Diciembre 881 . . . " Paulino Sánchez
 Rufino . . . " Jorge J. Echeandía
 San Guillermo (F.C.C.A.) . . . " Fernando L. Mazzi
 San Javier . . . " Aurelio Iglesias
 San Jerónimo Sud (F. C.) . . . " Gaspar Irazola
 San Justo . . . " Eduardo Acuña
 San Lorenzo (F. C. C. A.) . . . " Ramón Rodríguez
 Sta. Fe, 25 Mayo 773 . . . " Víctor Spedalieri
 San Urbano . . . " Francisco Corte
 Sañte . . . " Armando y Pepino
 Suárez . . . " Guillermo Gross
 Bunchales . . . " José Lombella
 Timbues (F. C. S. F.) . . . " Exequiel Echezarreta
 Villa . . . Dr. Arturo Romero Acuña
 Villa Constitución . . . Dr. Juan E. Millich

SALTA

Salta . . . Sr. Rodolfo A. Moisés

TUCUMAN

Tucumán, Rivadavia 555. Dr. José Bulacio.

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

OHACO

Puerto Bermejo . . . Sr. Juan A. Guidobono
 Resistencia . . . " Tracey R. Walker
 Roque Sáenz Peña . . . " Víctor Puigbó

OHUBUT

Cabe Raao . . . Sr. Augusto Meyers
 Camarones . . . " Augusto Meyers
 Igual . . . Dr. Juan M. Oulvide
 Colonia Sarmiento . . . " Alberto Procaccia
 Península Valdez . . . " Baldomero Fernández
 Trelew . . . " Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles . . . Sr. Joaquín Losada
 Barracón . . . " Diego P. Krieger
 Uerro-Oará . . . Sr. Joaquín Blanch
 Concepción de la Sierra . . . Sr. Julio Moscán
 Corpus . . . " Enrique L'Escar
 Itacuararé . . . " Antonio Carneiro
 Picada San Javier (h. 19) . . . " Fernando Alegre
 Picada de S. Javier (h. 38) . . . Sr. José Bartori
 Posadas . . . " Robert de Blomest
 San Ignacio . . . " Mario Eberbá
 San Javier . . . Sr. Salvador Lantini
 San José . . . " Luis Vera
 San Pedro . . . " José María Dornelles
 Santa Ana . . . " José Márquez

PAMPA CENTRAL

Atreros (F. C. P.) . . . Sr. José E. Clément
 Cereales . . . Sr. Alberto Piantola
 Doblas . . . " Enrique Gutiérrez
 General Acha . . . " Casimiro Gallego
 General Pico . . . " Ernesto Zanoni
 Jacinto Arauz . . . " Cosme Romero (hijo)
 Macachín . . . " José E. Clément
 M. Riglos . . . " Esteban Kolla
 Naicó . . . " Dora Di Leo
 Santa Rosa de Teay . . . " Francisco del Valle

NEUQUEN

San Carlos de Bariloche. . . Dr. José Vassibrougham
 San Martín de los Andes . . . Sr. Juan Carlos Portega
 Zapala . . . " Pedro C. Ortega

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.) . . . " Gregorio Masa
 Bolson . . . Sr. Pedro P. Ponce
 Obispo-Obed . . . " Gerardo Palacio
 Contralmirante Cordero . . . " Teodoro Conde
 Magüicho . . . " Juan Bruscini
 San Antonio Oeste . . . " Emilio Franke

SANTA CRUZ

Bahía Laura . . . Sr. Marcelo Schupbach
 Gelli . . . " Avolino Argüello
 Colonia Las Haras . . . " Federico Mau

DELEGADOS DEL EXTERIOR

ESPAÑA

Madrid . . . Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

Paris, Rue Taibout, 78. A. R. Resurgo.

DELEGADOS VIAJEROS

Señores: Eugenio Fournier, Ernesto Baldrich, Gerardo Rodríguez, Anibal Fassini, J. E. Bordaberry, E. Castañera, Eduardo Terrá, Dagoberto Rentsall, Bartolo Astorico, Nazario Inocencio Bally, Ricardo Juan Pardo, Luis María Etheryther, Armando Grassi, Antonio Cattáneo, Federico S. Albarén.
 Paulino Sánchez. — Inspector de Delegados y Delegaciones para la provincia de Santa Fe. — Calle 25 de Diciembre 881. — Rosario. (F. C. C. A.) Unión "Teléfono 7274.

DELEGACIONES

CORONEL PRINGLES

Subcomisión: Presidente, señor Julián Miguana; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesorero, señor Carlos Ferrare; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Boulog, Lorenzo Pipa y José Billoa.

CORREA (Santa Fe, F. C. C. A.)

Presidente de la Comisión, Sr. Santiago M. Alberdi; Secretario, Joaquín Alfonso; Tesorero, Antonio López; Vocales Titulares, Pedro Curtarelli y Juan Roberti; Vocales Suplentes, Luis Rinaldi y Angel González.

Delegados a la Comisión de Rosario: Santiago M. Alberdi, Juan Broda y Juan Dodorico.

JOSE C. PAZ

Presidente, señor José Altube; secretario, señor Juan F. Mercadal; vocales: señores Juan Altube, Antonio Birio, Santiago A. Altube y Alejandro Ponoe de León.

MAR DEL PLATA (F. C. S.)

Presidente, Luis Stantien; secretario, J. Bautista Crivelli; Tesorero, Carmelo P. Catuogno; Vocales: Luis Torricelli y Enrique Carlini; Vocales Suplentes: Adolfo Manetti y Silvio Bordoni.

9 DE JULIO

Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbio, Ramón M. Poratti, Rafael Elisalde y doctor Alberto Dehenes.

PUNTA ALTA (F. C. S.)

Presidente, señor Rómulo Patrón Biaz; secretario, Estanislao L. Boffi; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castaing, Nicolás M. Marcalain, José Turri y Dr. Ramón Ayala Torales.

ROSARIO DE SANTA FE (F. C. C. A.)

Presidente honorario, don Alfredo J. Rouillon; presidente, don Luis A. Pradolongo; secretario, don Paulino Sánchez; tesorero, don Esteban N. Morcillo; vocales: José Maristany y Domingo E. Minetti; suplentes: Enrique Cociolone y Francisco Chiesa.

SAN JERONIMO SUD (Provincia de Santa Fe, FCCA.)

Presidente de la Comisión Local, señor Gaspar Irazola; Secretario, Daniel Sánchez; Tesorero, Otto Kunz; Vocales: David Sánchez y José S. Vesco; Vocales suplentes: Cristóbal Marovich y Gaspar Irazola. — Delegados ante la Comisión de Rosario: señores Daniel Sánchez y David Sánchez.

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Noviembre de 1922.

VITALICIO	Presentados por:
Doctor Enrique Keen	Rómulo Yegros
ACTIVOS	
Carlos Anzeletti	Ernesto L. Otamendi
Belisario Otamendi	"
Enlio Planes	E. Enrique Fimino
Luis Beretta	"
Dr. José María Martínez	Dr. Julio C. Borda
Dr. Guillermo R. Mors	Lichstein Hnos.
Francisco Lucabe	C. O. Franke
Carlos J. Bossi	Jug. E. A. Fisher
Enrique Julio Pizarro	Rómulo Yegros
Luis S. Bergouzo	"
Dr. José Viturro	"
Arsenio Schvechenko	"
Gil Giménez	Dr. J. de la Zerda
Francisco José Arizaga	Rómulo Patrón Biaz
José Roca Saler	Jug. Ernesto J. Mai
Pedro José Benet	"

Dr. Rafael Beláustegui

ABOGADO

ESTUDIO: CALLAO 1040

U. T. 3221, JUNCAL

BUENOS AIRES

Ferrocarriles del Estado

Servicios de trenes directos y combinados que permiten la realización de viajes cómodos a las Sierras de Córdoba.

Capilla del Monte - La Falda - Cosquín, etc.

AMPLIO SERVICIO DE TRENES LOCALES EN ESAS ZONAS DE VERDADERO TURISMO

Cuentan los Ferrocarriles del Estado con un material de primer orden en coches de primera clase, comedores y dormitorios, que reúnen todas las condiciones deseables y que contribuyen a facilitar y hacer realmente agradables los viajes que realiza en toda su red, como servicio ordinario, vinculando las provincias de Santa Fe, Córdoba, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, hasta La Quiaca, frontera boliviana.

PARA INFORMES:

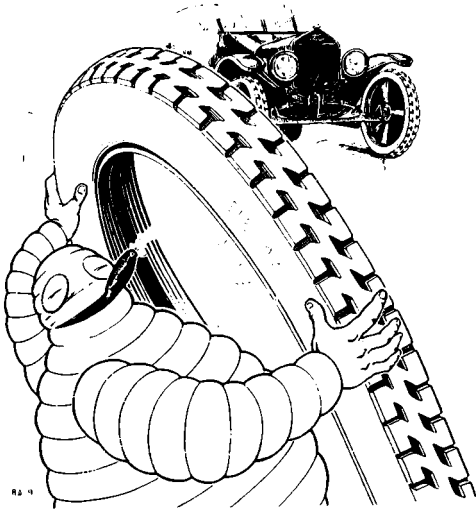
Oficinas centrales: PERU 672 — Buenos Aires

JEFATURA DE TRAFICO: SANTA FE

SUPERINTENDENCIAS DIVISIONALES:

CRUZ DEL EJE
TUCUMAN
SALTA

DOMINGO FERNANDEZ BESCHTEDT
Administrador general



He aquí el neumático más económico para vuestro coche FORD.
Probadle.

***El kilómetro al precio de antes
de la guerra !***

Compre la

“CABLÉ”

Michelin

Cuadro para el inflado y carga de los neumáticos “Cablé” de 30 x 3 1/2

Cargas por eje	Presiones
Hasta 600 kg.	4 kg.
— 700 —	4 kg. 500
— 800 —	5 kg.

El modo más costoso de viajar es cuando se rueda con neumáticos insuficientemente inflados.

Los neumáticos Michelin “Cablé” se fabrican igualmente en las dimensiones de 90, 105, 120, 135, 155 en el tipo de talones flexibles y en las dimensiones de 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 en el tipo Straight Side

Sírvase mencionar “TOURING CLUB ARGENTINO”, al escribir a los anunciantes.